Unsere Kriegsmarine

und ihre deutsch-freisinnigen Gegner.

Unsere Kriegsmarine

und ihre

deutsch-freisinnigen Gegner.

Eine Antwort von der deutschen Seeküste

von

B. Seke.

Altenburg,
Stephan Geibel, Verlagshandlung.
1890.

Vorwort.

Die Reichstagsverhandlungen über den Marine-Etat standen in der vorigen und in der jetzt abgelaufenen Session des verabschiedeten Reichstages in so hohem Maße im Vordergrunde des Interesses, wie kaum in irgend einer Legislaturperiode je zuvor. Es handelte sich hierbei bekanntlich um die Bewilligung der Mittel für umfangreiche Schiffsbauten, und die Gelegenheit für Abgeordnete, in den Debatten hierüber durch Betonung der notwendigen Sparsamkeitsrücksichten entsprechend zu glänzen, haben sich die Redner der deutsch-freisinnigen Opposition, ohne jede Rücksicht auf die amtlich nachgewiesene militärische Notlage unserer Seestreitkräfte, nicht entgehen lassen. Es stand ja Wichtigeres auf dem Spiele als die Sicherheit Deutschlands und seines Handels zur See, nämlich die Rücksicht auf die — Wahlen!

In der nicht ganz unrichtigen Annahme, daß das Verständnis für die nautisch-technischen Angelegenheiten unserer Marine in der Bevölkerung verhältnismäßig nur geringe Verbreitung hat, ergingen sich die Oppositionsredner unter nicht ungeschickter Manipulation mit einigen Etatszahlen und mit aus den Denkschriften und Reichstagsreden früherer Jahre tendenziös herausgerissenen Stellen in den breitesten Ausführungen über System-Änderungen in unserer Marine, die eine bedrohliche und natürlich unnötige Belastung der Steuerzahler und dergleichen zur Folge hätten — von den auf den obersten Kriegsherrn zugespitzten persönlichen Insinuationen eines der Abgeordneten ganz abgesehen.

Was bei dieser Gelegenheit an wahrheitswidriger Darstellung seitens der freisinnigen Seestrategen geleistet worden, und wie vollständig unwissend diese Oppositionsredner in Bezug auf die von ihnen behandelten maritimen Angelegenheiten sich gezeigt haben, das soll in der nachfolgenden kurzgefaßten Darstellung der Verhältnisse unserer Marine und der Kampfweise der Opposition gegen die Etatsvorlagen in gemeinverständlicher Weise klargelegt werden, damit die Wähler, für welche die Opposition gesprochen, den Wert der Ausführungen dieser letzteren selbst erkennen können.

In dem Bewußtsein, daß wir gegenüber der Entstellung und Unkenntnis unserer deutsch-freisinnigen Wortführer ausschließlich der Wahrheit dienen, fordern wir die bezeichneten Herren Parlaments- und Parteiredner hiermit zu sachlicher Entgegnung heraus!

Unsere Darlegungen werden zunächst kurz den technischen Entwickelungsgang der deutschen Kriegsmarine bis zu ihrem gegenwärtigen Bestande behandeln, und sich in ihrem zweiten Teile dann der Polemik der Opposition gegen die Marinevorlagen zuwenden. Als Unterlage für unsere Ausführungen dienen teils verschiedene, über unsere Kriegsmarine erschienene Werke (A. Tesdorpf: „Geschichte der deutschen Kriegsmarine“, Werner, Henk u. a.), teils amtliche Drucksachen, die Denkschriften zu den Etats und die stenographischen Berichte über die Reichstagsverhandlungen. Strengste Zuverlässigkeit in allen sachlichen Mitteilungen bildet hierbei unsere Richtschnur.

Somit übergeben wir die nachfolgenden Zeilen dem gesunden Urteil der Bevölkerung.

An der Ostsee, im Januar 1890.

B. Seke.

Erste Abteilung.

Geschichtlicher Überblick über die Entwickelung der deutschen Marine.

---

1. Die Grundbedingungen einer deutschen Kriegsmarine.

Ihre historischen Wurzeln hat die deutsche Kriegsmarine in den mehr als zwei Jahrhunderte hinter uns liegenden Bestrebungen des Großen Kurfürsten zur Schaffung einer eigenen kurbrandenburgischen Kriegsflotte. Auf die längere Zeit mit Erfolg gekrönten Unternehmungen jenes weitschauenden Monarchen einzugehen, ist, obgleich heute der Geist jenes großen Kurfürsten in unserem regierenden Kaiser wiederum lebendig geworden, nicht der Ort; wir wollen uns mehr mit den nächstliegenden praktischen Verhältnissen beschäftigen. Unsere gegenwärtige Kriegsmarine ist unmittelbar und in stetiger Entwickelung aus der am 5. September 1849 durch Allerhöchste Kabinetsordre endgültig organisierten Königlich preußischen Marine hervorgegangen; sie wurde 1867 zur Norddeutschen Bundesmarine und nach dem glorreichen Feldzuge von 1870/71 zur Kriegsmarine des Deutschen Reiches.

Von Anfang an hat die Fürsorge eines um die damaligen maritimen Verhältnisse unseres Vaterlandes hochverdienten Prinzen des preußischen Königshauses über der Neuschöpfung bis zum Jahre 1873 gewaltet. Es ist das bleibende Verdienst des verstorbenen Prinzen Adalbert, zu allererst und in einer Zeit unklaren nationalen Dranges nach Schaffung einer deutschen Kriegsflotte in klarer Darlegung die an eine solche unter den verschiedenen Gesichtspunkten des reinen Küstenschutzes oder selbständigen Auftretens auf allen Meeren zu stellenden Anforderungen festgestellt, und die dazu nötige Organisationsart einer Kriegsflotte erörtert zu haben. Es geschah dies in einer 1848 von dem Prinzen verfaßten Denkschrift über die Gründung einer Deutschen Flotte.

Das Verdienst, sich mit deutschen Flotten-Angelegenheiten be-

schäftigt zu haben, lange bevor die jetzigen amtlichen Kreise des Deutschen Reichs oder die in ihnen thätigen Personen dies gethan, wird heute von einer gewissen Klasse von Politikern mit Emphase in Anspruch genommen. Man spricht bei Etatsdebatten und Wahlreden viel und gerne von dem nationalen Aufschwung von 1848, dem Idealismus der liberalen Patrioten jener Zeit, der besonderen Vorliebe gerade dieser Liberalen für eine deutsche Flotte u. s. w. Nun sind wir die allerletzten, welche bei den Liberalen eine nationale Begeisterung und Opferfreudigkeit etwa nicht sehen möchten. Aber es ist vor allen Dingen doch gut, sich zu vergegenwärtigen, was aus den liberalen, nationalen Bestrebungen jener Zeit denn geworden ist, und vernünftigerweise auch nur werden konnte, solange es sich mehr um Propaganda für eine berechtigte nationale Idee, als um die praktische Verwirklichung derselben handelte.

Von der deutschen Flotte jener Tage ist bekanntlich keine Spur mehr vorhanden, ihre in allererster Linie geschaffene deutsche Flagge wurde von England nicht nur ignoriert, sondern mit einer „Seeräuberflagge" auf gleiche Stufe gestellt und die dieselbe führenden Schiffe mit Wegnahme bedroht, die eilfertig zusammengekauften deutschen Schiffe, welche keinen deutschen Kriegshafen zur Unterkunft hatten, wurden schließlich verkauft.

So endete die deutsche Flotte! Eine andere, in derselben Periode entstandene Marine, die schleswig-holsteinische, konnte unter den dieses Land bedrückenden Verhältnissen ebenfalls nicht von Bestand bleiben. Von diesen Schöpfungen des Jahres 1848 blieb bezw. ist nichts mehr übrig, ein Umstand, der bei der Betonung des Verdienstes der Priorität bezüglich der Erschaffung einer deutschen Flotte vorsichtig machen sollte. Nur die preußische Flotte, in jener Zeit erstanden, ist von Bestand geblieben, weil von Anfang an hier die nötige Klarheit über die Ziele, die Notwendigkeiten und die zu bringenden Opfer geherrscht hat. Im Gegensatz hierzu waltete bei den die deutschen Marine-Angelegenheiten behandelnden Kreisen ebensoviel Verworrenheit wie ideale Begeisterung und guter Wille.

Mit einem kleinen Bestande an seetüchtigen Schiffen, und zwar

1 Segelkorvette („Amazone", die ursprünglich noch mit Rudereinrichtung versehen war),
2 Dampfschiffen (unter diesen das eiserne Postdampfschiff „Preußischer Adler"),
21 Kanonenschaluppen und
6 Jollen

mit zusammen einer Armierung von 67 Geschützen und einer Besatzung von 37 Offizieren und 1520 Mann trat die preußische Kriegsmarine, weit hinter der von Prinz Adalbert geforderten Schiffszahl, im Jahre 1849 ins Leben. Damit war der Anfang gemacht und eine Grundlage gegeben, auf welcher planmäßig weitergebaut werden konnte.

Über die allgemeinen Gesichtspunkte, nach denen dies geschehen sollte, sowie über manche thatsächlichen Verhältnisse der Wehrlosigkeit Deutschlands zur See giebt die bereits erwähnte Denkschrift des Prinzen Adalbert, die derselbe schon im Mai 1848 für den deutschen Flottenausschuß verfaßt hatte, den erforderlichen Anhalt. Wir resümieren aus derselben kurz folgendes: Prinz Adalbert schrieb in derselben:

„Mit ein paar einzelnen Kreuzern blockiert der Däne unsere ausgedehnten Küsten, und es gelingt ihm, unserem blühenden Handel die empfindlichsten Wunden zu schlagen. Wir können es nicht hindern, nein, wir vermögen nicht einmal jene dänischen Kriegsschiffe, die sich das Recht anmaßen, als freie Gebieter auf unseren Rheden zu schalten, nur einen Augenblick aus ihrer Gemächlichkeit aufzustören.

„— — Doch das Vaterland erkennt das drückende seiner Lage, es begehrt um so mehr schleunige Abhilfe, als es nach diesen Vorgängen sicher ahnt, wieviel peinlicher seine Stellung leicht einer der größeren Seemächte gegenüber werden könnte, einer Macht, vor der die deutschen Schiffe selbst in den eigenen Häfen nicht einmal sicher sein würden, einer Flotte, die unsere Küste mit Landungen in einem weit großartigeren Stile bedrohen könnte, als dies unser gegenwärtiger Feind imstande sein möchte."

„Das einige Deutschland will aber die Integrität seines Landes kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel blühend sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten."

In diesen Worten der Denkschrift spricht sich die ganze Misere der damaligen Zustände aus; sie stellen aber auch die richtigen, von einer Flotte zu verfolgenden Ziele auf, denen wir in heutiger Zeit nur noch etwas präciser den „Schutz unserer überseeischen (kolonialen) Interessen" hinzuzufügen haben. Bei der Erörterung des zur

Schaffung einer Kriegsflotte nötigen Weges faßt Prinz Adalbert drei Hauptziele ins Auge:

1) Gründung einer Kriegsmarine zur rein defensiven Küstenverteidigung im engsten Sinne;
2) Gründung einer Marine zur offensiven Verteidigung und zum Schutze des Handels;
3) Schaffung einer selbständigen Seemacht.

Über die Gesichtspunkte ad 1 und 2 sind wir mit fortschreitender Entwickelung und Erstarkung unserer nationalen Stellung und mit der zunehmenden Ausdehnung unseres Handels und unserer überseeischen Interessen längst hinausgewachsen. Niemals können wir uns darauf beschränken, nur unsere Küsten durch Seebefestigungen, Minen, Torpedoboote und unsere Häfen und Flußmündungen durch Sperren, Kanonenboote und kleine Panzerfahrzeuge zu verteidigen. Jedes feindliche, aus einer geringen Zahl starker gepanzerter Schlachtschiffe bestehende Geschwader würde diese Verteidigungsart durchbrechen, feindliche Kreuzer und Korvetten würden frei auf dem Meere schalten, unseren Handel auf hoher See vernichten, die Panzer würden die Häfen blockieren und Landungen in großem Maßstabe erzwingen können. Auch wenn die unter 2 gedachte Verteidigung der Küstengewässer durch Offensivstöße deutscher Panzerschiffe ins Auge gefaßt würde, so wäre dies nur halbe Arbeit, denn unser Handel zur See bliebe ungeschützt. Auch gehörte zur wirksamen Offensivverteidigung unserer Meeresgebiete eine größere Anzahl von starken Panzerschiffen.

Thatsächlich ist Deutschland daher längst über die Ziele einer Marine-Organisation nach den Gesichtspunkten ad 1 und 2 hinausgewachsen und zur Schaffung einer selbständigen Seemacht übergegangen. Die in dieser Hinsicht von dem Prinzen Adalbert unter erheblich kleineren und volkswirtschaftlich unbedeutenderen Verhältnissen aufgestellten Gesichtspunkte besagten weiter folgendes:

Deutschlands Seemacht muß einem Zusammenstoß mit einem feindlichen Geschwader auf offener See gewachsen sein, wenn sie sich nicht von vornherein in ihren Häfen will einschließen lassen. Hierzu erklärte der Prinz ein Geschwader von 12 „Linienschiffen“, den damals stärksten, heute also mit unseren Panzerschlachtschiffen in Parallele zu stellenden Kriegsschiffen, noch für zu schwach und forderte mindestens 20 Linienschiffe. Jedes Mittelding, jede Verminderung dieser Zahl, wäre eine unnütze Ausgabe, wäre eine leere

Prätension und würde „Erwartungen in der Nation erregen, der die Seemacht im Momente der Gefahr nicht zu entsprechen vermöchte". Also die Gewähr, im Kriegsfalle absolut selbständig in den eigenen Gewässern auftreten und einer feindlichen Flotte in offener See entgegentreten zu können, um unsere Küsten vor der Landung bedeutender feindlicher Streitkräfte zu schützen, hielt Prinz Adalbert bereits vor vierzig Jahren für die unerläßliche Aufgabe einer deutschen Kriegsflotte. Seit jener Zeit, das kann nicht eindringlich genug betont werden, haben sich die Verhältnisse Deutschlands in einem nie geahnten Maße erweitert und an Bedeutung gewonnen.

Neben den 20 Linienschiffen erklärte Prinz Adalbert noch 10 Fregatten, 30 Dampfschiffe (Avisos, Kreuzer), 40 große Kanonenboote und 80 kleinere derselben Gattung für notwendig. Schutz des Handels und überseeischer Kolonieen ist hierbei noch kaum in Rechnung gezogen, obgleich Prinz Adalbert schon damals die ständige Stationierung von Kriegsschiffen im Mittelmeer, Westindien und Nordamerika, Südamerika, im Stillen Ocean, in Ostasien und an den Küsten von Afrika, mit einem Worte überall, wo die größeren Seemächte Stationen unterhalten, als unumgänglich bezeichnete. „Denn," so sagte der Prinz, „Deutschlands Handel bedarf auch in transatlantischen Gebieten des Schutzes in Krieg und Frieden, mithin muß seine Marine durch geeignete Schiffe auch diesem Bedürfnis genügen." Als ungefähren Maßstab für die Stärke einer deutschen Marine, jedoch ohne sich in eine Erörterung des unbestimmten Begriffes: Seemacht ersten, zweiten oder dritten „Ranges" einzulassen, bezeichnete der Prinz die Beschaffenheit der russischen Ostseeflotte. Dies war nur naturgemäß, schon damals gültig und ist es noch heute in hohem Maße.

Dies in kurzen Zügen der Inhalt der Denkschrift betreffend das Schiffsmaterial. Besondere Aufmerksamkeit ist dann weiter der Anlage von Kriegshäfen und Werften sowohl als strategischer Stützpunkte (einer in der Nordsee, einer in der westlichen Ostsee [Kiel] und einer in der östlichen Ostsee [Danzig]), wie als Schiffbau- und Reparaturanstalten gewidmet und bezüglich des Stammpersonals an Offizieren die vorläufige Übernahme aus teils fremden Kriegs- und Handelsmarinen und die demnächstige Errichtung einer besonderen Bildungsanstalt in Vorschlag gebracht.

In einer nur die Grundzüge für die Entwickelung einer Kriegsmarine festlegenden Auseinandersetzung, wie die Denkschrift, konnte

von einem genauen Kostenanschlage selbstverständlich noch nicht die Rede sein; jedoch ist es nicht uninteressant, daß der Verfasser die auf ca. 10 Jahre zu verteilenden Summen zur Flottengründung auf jährlich etwa ein Drittel des Militäretats Preußens veranschlagte!

Rückkehrend zu dem, oberflächlichen Beurteilern am leichtesten einleuchtenden Zweck einer reinen Küstenverteidigung als maritime Aufgabe Deutschlands, erscheint nicht ohne Belang, was in der Denkschrift über die Beschaffenheit der deutschen Seeküsten im Hinblick auf feindliche Operationen zur See gesagt wird. Es wird darin ausgedrückt, daß unsere jetzt rund 180 deutsche Meilen lange Seeküste außerordentlich viele und breite Striche aufweist, wo sie feindlichen Angriffen und Landungen zugänglich ist. Die noch am wenigsten zugängliche deutsche Nordseeküste weist für die tiefsten Schiffe passierbare Einfahrten im Dollart, der Jade und Elbe, seichtere Zufahrten in der Weser und Eider auf; die Ostseeküste weist in ihrem westlichen, Schleswig-Holstein begrenzenden Teile nahezu unzählige Zugangshäfen auf, und zwar über Lübeck östlich hinaus bis nach Wismar; dann weiter sind Angriffspunkte bei Rostock (Warnemünde), Rügen, Odermündungen, Hela, Danzig, woselbst in dem Putziger Wiek Raum als Ankerplatz für die größten Flotten vorhanden ist, Weichselmünde, Pillau und Memel. Aus dieser kurzen, Zugänge von verschiedener Tiefe umfassenden Aufzählung ist ersichtlich, daß unsere Küste Gelegenheit zu Landungen in größerem Stil in reichem Maße bietet, und daher von hier aus unsere, vielleicht einmal nach zwei Fronten engagierte Landarmee auf das Ernstlichste in die Flanke gefaßt werden kann. Rein defensive Vorkehrungen (Befestigungen, Minensperren, Torpedogeschwader und Küstenpanzer) werden hiergegen niemals schützen können, denn ihre Besiegung durch die offene See beherrschende, mit beliebiger Stärke auf einen Punkt andringende Panzergeschwader ist selbstverständlich. Hiergegen hilft nur das Vorhandensein verschiedener, starker deutscher Geschwader, deren Panzerschiffe von vorzüglichster Konstruktion denjenigen des Feindes gewachsen sind, seine Schlachtschiffe zurücktreiben und jeden Landungsversuch großen Stils im Keime unterdrücken können. Ist die deutsche Marine hierzu zu schwach, dann ist, wie der Prinz Adalbert sehr richtig meinte, alles darauf verwendete Geld weggeworfen; das Schlimmste aber wäre, daß sie dann den Erwartungen, die man in sie setzt, nicht entsprechen kann und dies die verhängnis-

vollsten Folgen für die am Lande um die Entscheidung ringende Kriegführung der Landarmee haben würde. Die sogenannte „sekundäre Bedeutung unserer Marine" neben der Landarmee ist thatsächlich eine recht erhebliche und sehr ernste! Dieselbe Auffassung vertrat auch die im April 1848 unter dem Vorsitze des Prinzen Adalbert zusammenberufene Königliche Kommission, welche in ihrem „eindringlichen" Bericht an das Staatsministerium sagte, es handle sich „nicht mehr um maritime Anordnungen zur Verteidigung der Häfe und Küsten; es genüge nicht mehr, das Landen an der Küste, das Einlaufen feindlicher Schiffe in die Häfen und Binnengewässer zu verwehren, es müsse einer Blockade auch offensiv entgegengetreten und endlich durch eine deutsche Kriegsmarine auf offenem Meere dem deutschen Handel Schutz gewährt, der deutschen Flagge Achtung geschaffen werden".

Aus diesen Mitteilungen wird ersichtlich, daß sich bei allen denen, die sich schon vor vier Jahrzehnten mit Deutschlands Wehrkraft zur See beschäftigten, als leitender Gedanke die Anschauung Geltung verschaffte, daß eine energische, durch kraftvolle Offensive wirkende Verteidigung unserer Küsten, die Abwehr jeder Blockade an unseren Häfen und der unmittelbare Schutz unserer überseeischen Schiffahrt, sowie des deutschen Handels in fernen Weltteilen unerläßlich sei.

Mit diesen Gesichtspunkten ist ein für alle mal das Wesen der deutschen Kriegsmarine festgestellt. Nicht Offensivflotten in strategischem bezw. in dem Sinne, daß es Aufgabe unserer Flotte wäre, in fernen Meeren rangierte Schlachten gegen große fremde Marinen zu liefern, sind gemeint; aber unerläßlich für alle Zeiten bleiben, falls Deutschland auf internationalem politischen und wirtschaftlichen Gebiete seine Geltung behaupten will, die hier gekennzeichneten Anforderungen an seine Seemacht. Ihnen zu jeder Zeit, fortschreitend mit dem Entwickelungsgange der Technik, Nautik und Kriegswissenschaft, zu entsprechen, durch Erprobungen der Flotte nach Maßgabe der kriegsmäßigen Wirklichkeit die Leistungsfähigkeit derselben in Bezug auf Personal, Material und Leitung auf die höchste Stufe der Vollendung zu erheben, das ist die Aufgabe einer weisen Politik und wahrer Sparsamkeit! Niemals darf die kostbare Waffe dadurch vollkommen wertlos werden, daß sie im Ernstfalle ihren Dienst versagt.

2. Die Marine unter Preußens Leitung.

Die von dem Prinzen Adalbert und allen Einsichtigen erkannten Grundzüge, nach denen eine deutsche Marine entwickelt werden müßte, konnten nahezu zwei Jahrzehnte hindurch nicht in jenem Umfange zur Geltung kommen, wie es im Interesse Deutschlands wünschenswert war. Teils finanzielle, teils politische Rücksichten, welche die hohen Aufwendungen zur Steigerung der preußischen Landmacht in Betracht ziehen mußten, brachten es mit sich, daß die Marine während dieser Zeit, wenigstens was das schwimmende Material anbetraf, nur in bescheidenem Maße sich erweiterte. Daneben waren die notwendigen Einrichtungen von Werften und Hafenanlagen, sowie die Grundlagen für Ausbildung und Ersatz der Mannschaften und des leitenden Personals, der Offiziere, zu schaffen, so daß das äußere Bild der Entwickelung der Marine sich im ganzen in engerem Rahmen hielt.

Die preußische Flotte bestand an schwimmendem Material im Jahre 1852, nachdem die „deutsche Flotte" aufgelöst war, außer der bereits genannten Segelkorvette „Amazone", 2 Dampfschiffen und einer größeren Anzahl von Kanonenbooten bezw. Jollen aus der Dampfkorvette „Danzig", dem Schiffsjungenschiff „Merkur", den zwei Avisos „Nix" und „Salamander", und hatte noch den aus freiwilligen Gaben durch den 1848 gegründeten „Frauenverein" zu erbauenden Schooner „Frauenlob" auf Stapel stehen. Es kam dann die den Dänen abgenommene Fregatte „Gefion" und die Dampfkorvette „Barbarossa" hinzu. Von den größeren Schiffen war nur die Dampfkorvette „Danzig" und der Schooner „Frauenlob" auf deutschen Werften gebaut, die anderen (so Merkur) waren aus der Handelsflotte gekauft resp. auf ausländischen Werften erbaut.

Der Personal-Etat umfaßte im Jahre 1852 29 Offiziere, 30 Kadetten, 55 Unteroffiziere, 378 Matrosen und 100 Schiffsjungen. Dazu trat noch die Marine-Infanterie (Seebataillon) mit 10 Offizieren, 20 Unteroffizieren und 310 Seesoldaten. Außerdem war, ein charakteristisches Zeichen für das Entwickelungsstadium, in dem die Dampfkraft sich in der Kriegsmarine befand, ein Maschinisten-Personal von 6 Maschinisten, 12 Heizern und 6 Lehrlingen vorhanden, im ganzen 24 Köpfe!

Ihre Feuertaufe hatte die kleine Marine schon 1849 durch das Gefecht des Raddampfers „Preußischer Adler" gegen die dänische Brigg „St. Croix" auf der Höhe von Brüsterort erhalten und die-

selbe, wenngleich der „Adler“ infolge der überlegenen Geschützwirkung der dänischen Brigg und des Hinzukommens eines zweiten dänischen Kriegsschiffes sich nach fünfstündigem Gefecht zurückziehen mußte, rühmlich bestanden. — Ausgedehntere Seereisen unternahmen dann im Geschwaderverbande die Schiffe Gefion, Amazone und Merkur, sie besuchten Madeira und die amerikanische Küste, und kehrten nach ca. einjähriger Abwesenheit wieder in die Heimat zurück. Die 1854 erfolgende Entsendung eines aus den Schiffen Gefion, Merkur und Danzig bestehenden Geschwaders in das Mittelmeer gab Gelegenheit, die politischen Interessen Preußens am Goldenen Horn mit Erfolg wahrzunehmen, so daß die junge Marine schon in verhältnismäßig früher Zeit den Friedensaufgaben ihres Berufs zu entsprechen hatte.

Zusammengekaufte Schiffe allein aber bilden noch lange keine Flotte, zu selbständigem Bestande und gedeihlicher Entwickelung bedarf eine solche eigener Kriegshafenanlagen. Um diesem Erfordernis zu genügen, kaufte Preußen im Jahre 1853 von Oldenburg ein Gebiet am Jadebusen bei Heppens, behufs Anlegung eines großen Marine-Etablissements, und bei dieser Gelegenheit trat die Bedeutung einer preußischen Flotte für andere deutsche Staaten insofern praktisch hervor, als Oldenburg seinen Seehandel und den Schutz seiner Küste vertragsmäßig unter den Schutz der preußischen Kriegsmarine stellte. Die Thatsache der Erwerbung eines Kriegshafens für die Marine hatte die Entwickelung auf die richtige Basis gestellt, sie ist gewissermaßen ein Abschluß der grundleglichen Organisation gewesen.

Was die Verwaltung und den Oberbefehl über die Marine anbetrifft, so erging hierüber eine dem Wesen der Waffe in bester Art entsprechende Kabinetsordre unterm 14. März 1859, welche die Trennung von Oberkommando und Verwaltung aussprach! Dieselbe hat bekanntlich in neuester Zeit, nachdem sie inzwischen jahrelang aufgehoben war, ihre Wiedereinführung erfahren (1889). Jene Trennung wurde in folgender Art festgesetzt:

> „Die Admiralität soll fortan aus zwei voneinander getrennten Behörden: der Marineverwaltung und dem Oberkommando der Marine bestehen. Erstere wird von einem Chef mit den Befugnissen und der Verantwortlichkeit eines Ministers geleitet, welcher die Marine-Angelegenheiten im Staatsministerium und vor dem Landtage zu vertreten, und die in solchen Angelegenheiten ergehenden könig-

lichen Befehle zu kontrasignieren hat; das Oberkommando der Marine aber steht, wie bisher, dem Oberbefehlshaber der Marine zu, welcher die Befugnisse eines kommandierenden Generals hat, Generalinspekteur des gesamten Marinewesens ist und in den zum Ressort des Oberkommandos gehörigen Angelegenheiten selbständig verfügt. — Über die für Verwendung, Organisation und weitere Entwickelung der Marine wichtigeren Angelegenheiten hat der Chef der Marineverwaltung, unbeschränkt seiner Verantwortlichkeit, sich mit dem Oberbefehlshaber der Marine zu benehmen."

Man sieht, daß hier schon genau derselbe organisatorische, die Entlastung des militärischen Kommandos von dem Ballast der Verwaltungsangelegenheiten anstrebende Gedanke hervortrat, der erst, nachdem er 1871 zeitweise beiseite geschoben worden, in neuester Zeit wiederum Geltung, und zwar hoffentlich für alle Dauer, erlangt hat.

Durch Kabinetsordre vom 30. März desselben Jahres wurde Prinz Adalbert zum Admiral der preußischen „Küsten" ernannt, eine Bezeichnung, die noch recht sehr die inferiore Würdigung der Marine durchfühlen läßt. Allerdings konnte man zu jener Zeit von einer „Flotte", zu deren Admiral der Prinz hätte ernannt werden können, kaum reden, wie die oben gegebene Aufzählung des schwimmenden Materials schon zeigt. Im Verlaufe der folgenden Jahre traten jedoch mehrere Neubauten und Erwerbungen von Schiffen hinzu. Die 1855 auf der Werft zu Danzig auf Stapel gestellten Schraubenkorvetten Arkona und Gazelle wurden 1858/59 fertig, und von England wurde die Segelfregatte Thetis erworben. Freilich gingen von den älteren Schiffen die „Amazone" in einem Wirbelsturme in der Nordsee, unweit der holländischen Küste am 14. November 1861 und der Schooner „Frauenlob" am 2. September 1860 in einem Taifun in den chinesischen Gewässern mit der ganzen Besatzung verloren. Aber außer den erstgenannten Bauten traten im Laufe der nächsten Jahre noch eine ganze stattliche Reihe von Schiffsneubauten hinzu, unter anderen auch das erste Panzerschiff, der Monitor „Arminius", so daß die preußische Flotte bei Ausbruch des Krieges von 1864 folgende Schiffe aufwies:

A. 34 Dampfschiffe: 1 Panzerfahrzeug (Arminius),
4 gedeckte Korvetten,
4 Glattdecks-Korvetten,

8 Kanonenboote I. Klasse,
15 Kanonenboote II. Klasse,
2 Avisos (Raddampfer).
B. 6 Segelschiffe: 3 Fregatten,
3 Briggs.
C. 38 Ruderfahrzeuge: 34 Kanonenschaluppen,
4 Kanonenjollen.

Von diesem Schiffsbestande waren jedoch fertig gebaut und kriegsbereit nur 23 Dampfschiffe (statt 35) mit 117 Geschützen und 22 Ruderfahrzeuge mit 40 Geschützen. Die artilleristische Bewaffnung bestand aus gezogenen 12= und 24=Pfündern, sowie aus glatten 36= und 30=Pfündern und aus 68pfündigen Bombenkanonen. Das Personal der ganzen Marine bestand aus 79 Marineoffizieren, 20 Offizieren des Seebataillons und der Marine=Artillerie, 40 Kadetten und 2500 Mann.

Im dänischen Kriege 1864 hatte die Flotte zum erstenmale Gelegenheit, zu verschiedenen Zeiten in Einzelgefechten, wie auch in Geschwaderverbänden mit den dänischen Kriegsschiffen in Kampf zu treten. An Stärke und Schnelligkeit waren die dänischen Kriegsschiffe den preußischen vielfach überlegen, trotzdem sind eine Reihe nennenswerter Seegefechte zu verzeichnen. Aufgabe der Flotte war damals, der Armee die Flanke zu decken, eine feindliche Blockade der preußischen Häfen zu erschweren und die Küsten vor Landungen und Brandschatzungen zu schützen. Zu irgend einer Mehrleistung über diesen enggezogenen Rahmen hinaus, zur Vertreibung der dänischen Geschwader aus den deutschen Meeresteilen, zur Bedrohung der naheliegenden dänischen Inseln und Bewerkstelligung einer Landung daselbst, wodurch die dänische Kriegsmacht am schnellsten vernichtet worden wäre, war die preußische Flotte infolge der Beschaffenheit ihres Materials nicht imstande, zumal Dänemark bereits über mehrere Panzerschiffe verfügte. Dieser Sachlage entsprechend wurden die preußischen Schiffe und Kanonenboote sofort von Beginn des Krieges an in rein defensiver Position in die Häfen zurückgezogen.

Trotz der Überlegenheit Dänemarks zur See haben die preußischen Schiffe sich doch rühmlich in mehreren Gefechten hervorgethan und nicht nur die Güte des Personals bewährt, sondern auch in manchen Fällen eine Überlegenheit in der Kampfesleitung gezeigt. In dieser Hinsicht bietet das Seegefecht des Kapitäns Jachmann mit der Arkona, Nymphe und Loreley bei Jasmund ein

Ruhmesblatt in der Geschichte der jungen Marine, ebenso sind die Rekognoscierungsgefechte der „Grille“, der „Vineta“ u. a. bemerkenswerte Zeugnisse für den Wagemut des Personals.

Ausschlaggebend für die Beurteilung des militärischen, kriegerischen Wertes der preußischen Flotte war aber die Thatsache, daß dieselbe es nicht vermochte, ihre Aufgabe der Flankendeckung der Armee in Holstein oder gar einer positiven Mitwirkung beim Übergang nach Alsen, noch auch diejenige der Verjagung der schwachen dänischen Blockadegeschwader zu erfüllen. Dies lehrt, daß es zur Wirksamkeit einer Flotte geradezu unerläßlich ist, daß dieselbe einen **Kern vollwertiger Schlachtschiffe**, d. h. solcher Schiffe besitze, die in Bezug auf Armierung, Geschwindigkeit und Panzerschutz den besten Schiffen des Gegners ebenbürtig sind, so daß sie jederzeit demselben in offener See den Kampf anbieten, seine Blockadegeschwader durchbrechen und seinen den Handel bedrohenden Schiffen das Handwerk legen können. Zu allem diesem war die preußische Flotte ihrem schwimmenden Materiale nach 1864 noch nicht imstande.

Die Regierung hat s. Zt. nicht gesäumt, die Lehren aus den Erfahrungen des Krieges zu ziehen. Sie legte 1865 dem preußischen Abgeordnetenhause einen Flottegründungsplan vor, in welchem sie nach dem damaligen, jetzt ein Vierteljahrhundert hinter uns liegenden Stande der Kriegsmarineverhältnisse folgende Neubeschaffungen verlangte:

20 Panzerschiffe und Panzerfahrzeuge[1]),

65 Dampfkorvetten, Dampf-Kanonenboote und

---

[1]) Die Marine unterscheidet Schiffe und Fahrzeuge. Erstere umfassen die großen Kriegsschiffe: Panzerschiffe von 3600 bis 10000 Tonnen Deplacement, sowie die Kreuzerfregatten und Kreuzerkorvetten von 2000 bis 5000 Tonnen; als „Fahrzeuge“ werden dagegen die kleineren Schiffe: gepanzerte und ungepanzerte Kanonenboote, Avisos, Kreuzer u. dgl. bezeichnet. — Unter Deplacement versteht man denjenigen Raum, den der Schiffskörper beim Schwimmen im Wasser einnimmt. Derselbe ist genau so schwer, wie das Totalgewicht des Schiffes und wird allgemein durch seine in Tonnen (à 20 Centner) ausgedrückte Gewichtszahl bezeichnet. Man sieht, daß die Tonnenzahl des Deplacements zwar genau das Gewicht des Schiffes und damit seine Größe ausdrückt, jedoch ist sie keineswegs ein Maßstab für die Beurteilung des militärischen Wertes eines Schiffes, wie vielfach bei Laien angenommen wird, wenn sie von den riesigen 12- bis 15000 Tonnen-Schiffen fremder Marinen hören; denn der Gesamtwert hängt von einer Mehrzahl sehr wesentlicher Faktoren, Geschwindigkeit, Armierung, Torpedoausrüstung, Drehungsvermögen, Panzerschutz, Betakelung u. s. w. ab.

Avisos, sowie eine größere Zahl von Ruderkanonenbooten zur Küstenverteidigung.

Nahezu 105 Millionen Mark, auf 12 Jahre Bauzeit zu verteilen, hielt man hierzu, vorbehaltlich etwaiger unerwarteter Fortschritte in der Technik, für erforderlich. Bekanntlich scheiterten diese Bestrebungen der Regierung damals im Landtage, die bald darauf hereinbrechenden Kriegsereignisse (1866) fanden Preußens Flotte in einer Stärke von

84 Kriegsfahrzeugen (darunter nur 2 Panzerfahrzeuge) der verschiedensten Größe, zum Teil (40) Dampf-, zum Teil Segel- und Ruderfahrzeuge, unter ersteren 9 Korvetten, mit 490, zum großen Teil noch glatten Geschützen

vor. Sie war gegen 1864 wenig verändert. Die Mitwirkung der Marine in dem Kriege von 1866 war, wie sich allerdings auch schon durch die Verhältnisse ergab, eine beschränkte, da das Preußen feindlich gegenüberstehende Königreich keine Flotte und nur wenige schlecht verteidigte Hafenplätze aufwies, die Flotte Österreichs aber von derjenigen Italiens im Mittelmeer festgehalten wurde. Nichtsdestoweniger haben einzelne Schiffe der preußischen Marine, so der Arminius, die Loreley und ein paar Kanonenboote bei dem Elbübergange von Altona nach Harburg, bei der Einnahme von Stade, der Weserbefestigungen und der Emsmündung recht wesentliche Dienste geleistet.

3. Die Marine des Norddeutschen Bundes.

Nach dem Kriege und der Gründung des Norddeutschen Bundes unter Preußens Führung wendeten die leitenden Kreise, zumal nun die gesamte Küstenstrecke Deutschlands an Nord- und Ostsee unter eine politische Oberhoheit gebracht war, in erhöhtem Maße den Verhältnissen der Marine ihre Aufmerksamkeit zu. Verfassungsmäßig war die „Bundes-Kriegsmarine" eine einheitliche unter preußischem Oberbefehl; Kriegshäfen waren Kiel und Wilhelmshaven; am 1. Oktober 1867 wurde dementsprechend die die Farben Schwarz, Weiß, Rot vereinigende, den Adler und das Eiserne Kreuz führende Flagge des Norddeutschen Bundes, die später dann zur Kriegsflagge des Reichs wurde, feierlich in Kiel, sowie auf den im In- und Auslande im Dienste befindlichen Schiffen gehißt. Dem norddeutschen Reichstage wurde in demselben Jahre eine Vorlage über den Ausbau der Kriegsflotte, ein

sogenannter „Flotten-Gründungsplan" übergeben und von diesem angenommen, welcher festsetzte, daß die Marine innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren auf folgenden Bestand zu bringen sei:

20 Panzerschiffe (Fregatten und Korvetten),
20 Dampfkorvetten (ungepanzert),
22 Dampfkanonenboote (ungepanzert),
8 Avisos,
3 Transportschiffe,
2 Artillerieschulschiffe, 5 Übungsschiffe u. s. w.

Eine Kriegsmarine von diesem Umfange bezeichnete man als eine Marine „zweiten Ranges". Als maßgebende Gesichtspunkte für die Normierung ihrer Stärke und Zusammensetzung führte man an, daß die Marine aus drei Hauptklassen von Schiffen bestehen solle:

1) aus solchen, die feindliche Flotten auf hoher See angreifen konnten;
2) aus solchen, die, vorzugsweise zur Verteidigung der eigenen Küsten und Häfen bestimmt, unter Umständen auch im Verein mit der ersten Klasse gegen die feindlichen Küsten vorzugehen imstande waren;
3) aus solchen Schiffen, welche zum Schutze des Handels auf offener See, zu handelspolitischen Sendungen, zum Dienste auf wichtigen Handelsstationen und zur Aufbringung von feindlichen Kreuzern resp. Handelsschiffen bestimmt waren.

Dazu traten noch Unterabteilungen zum Nachrichtendienst, die zur Kundschaft und Befehlsübermittelungen zu verwendenden Avisos, Transportschiffe, Schulschiffe u. s. w.

Wir finden also in diesem Programme genau diejenigen Grundzüge wieder, welche von Anfang an vom Prinzen Adalbert aufgestellt waren als maßgebend für die Gestaltung einer deutschen Flotte. Ein Reich, welches, wie Deutschland, unter den seefahrenden Nationen eine der ersten Stellen einnimmt, und dabei inmitten starker, kriegsbereiter Nationen mit bedeutenden Kriegsflotten wichtige politische und nationale Interessen wahrzunehmen hatte, mußte bereit und fähig sein, mehr zu leisten, als eine einfache defensive Küstenverteidigung. Diese Auffassung fand bei der Volksvertretung uneingeschränkte Zustimmung, und alsbald wurde der Ausbau der Flotte begonnen.

Inzwischen waren die Hafenarbeiten an der Jade zur Herstellung eines Kriegs-Marine-Etablissements in großem Stile eifrig gefördert worden. Zwar waren mannigfache, durch die Flut- und Ebbe-Verhältnisse und andere Umstände hervorgerufene erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden gewesen, aber endlich konnten doch die Anlagen im Jahre 1869 der Flotte zur Benutzung übergeben werden und die feierliche Einweihung am 17. Juni 1869 in Gegenwart König Wilhelms, sowie anderer Fürsten stattfinden, bei welcher Gelegenheit das riesige, heute ca. 70 Hektare bedeckende Etablissement den Namen „Wilhelmshaven" erhielt. Mehr als ein Jahrzehnt hatte es gedauert, bis mit einem Kostenaufwande von über 30 Millionen Mark diese unentbehrlichen Anlagen geschaffen wurden, jetzt standen sie aber auch in einer Vollendung und Leistungsfähigkeit da, welche für die fernere Entwickelung unseres Flottenmaterials von großer Bedeutung werden mußte. In ähnlicher Art und dieselbe, heute erreichte technische Vollendung erstrebend, wurden seit 1867 die Marine-Etablissements an dem zum Kriegshafen erklärten Hafen von Kiel in Angriff genommen und in späteren Jahren vollendet. Bei Ausbruch des Krieges 1870 waren letztere jedoch noch vollständig unfertig.

Einen ungestörten Fortgang konnte — infolge des Ausbruchs des deutsch-französischen Krieges — der Weiterbau der Flotte bekanntlich nicht nehmen, da der Krieg 1870 mitten in die Bauperiode hineinfiel. Bis dahin hatte man daher nur einen Teil der Schiffe beschaffen können; es wurde hierbei beispielsweise, da unsere Schiffbauindustrie damals noch nicht entsprechend vorgeschritten war, nur ein Panzerschiff auf eigener Werft auf Stapel gesetzt, während drei bei fremden Werften angekauft wurden. Der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges fand folgenden Bestand der norddeutschen Kriegsflotte vor:

3 Panzerfregatten (König Wilhelm, Kronprinz und Friedrich Karl),
2 Panzerfahrzeuge (Arminius und Prinz Adalbert),
5 gedeckte Korvetten,
5 Glattdecks-Korvetten,
1 Aviso (Yacht Grille),
8 Kanonenboote I. Klasse,
14 Kanonenboote II. Klasse,
3 Raddampfer und 7 Segelschiffe.

Das Personal der Kriegsmarine bestand aus 162 Offizieren, 3655 Mann, zu welchen noch das Seebataillon mit 22 Offizieren, 680 Mann und die Marine-Artillerie mit 14 Offizieren, 453 Mann kam. Von dem für Deutschlands Verhältnisse für nötig erachteten Schiffsbestande fehlten also nicht weniger als

15 Panzerschiffe, d. i. 75 %,
10 Dampfkorvetten, d. i. 50 %,
7 Avisos, d. i. 87 %.

Nur die Kanonenboote, hölzerne Fahrzeuge mit geringer Geschwindigkeit und wenigen Geschützen, waren vollzählig vorhanden.

Angesichts dessen ist es nicht zu verwundern, daß unsere Marine der bedeutend überlegenen französischen Flotte gegenüber nicht ernstlich offensiv auftreten konnte. Thatsächlich befand sie sich hier, wie es nach der kurzen, seit dem Beschluß der Gründung einer zeitgemäßen Flotte verflossenen Zeit nicht anders sein konnte, in einem vollständig unfertigen Zustande. Die Marine war noch immer im Entstehen, die Kriegshäfen immer noch nicht genügend eingerichtet zum Baue und zur Ausrüstung von Schiffen, die vorhandenen Schiffe fanden nur notdürftige Unterkunft im Kieler Hafen, wurden aber, da sie hier nicht sicher waren, nach Swinemünde beordert, und nur eine lokale Verteidigung durch Minensperren in Kiel eingerichtet. Die kleine Glattdeckskorvette Nymphe mußte bei Danzig die Weichselmündungen „verteidigen“, die „Grille“, eine als Aviso dienende Dampfyacht, wurde mit mehreren Kanonenbooten bei Dornbusch (Rügen) stationiert, und in der Nordsee faßten die Monitors „Arminius“ und „Prinz Adalbert“ in der Elbmündung Posten, während die Jade, also Wilhelmshaven durch das Panzergeschwader: König Wilhelm, Kronprinz und Friedrich Karl gedeckt werden sollten. Von diesen drei Panzerschiffen hatten aber zwei eine ihre Gefechtsfähigkeit stark beeinträchtigende Havarie erlitten, die sie zur Schlacht fast unbrauchbar machte. Und trotz dieser Mängel und Unvollkommenheiten hat sich die Marine, soweit überhaupt in ihren Kräften lag, gut bewährt. Ein kurzer Überblick über die einzelnen Vorgänge sei hier gegeben.

In der Nordsee hatte Anfang August eine französische Panzerflotte von im ganzen 12 Schiffen bei Helgoland Anker geworfen. Es befanden sich hierunter die stärksten Panzer der französischen Marine. Einer solchen Übermacht gegenüber konnte die einzige Thätigkeit der wenigen deutschen Schiffe nur in Rekognoscierungen und, im Falle eines ernstlichen Angriffes auf die Jahde oder die

Flußmündungen, in bestmöglicher energischer Abwehr bestehen. Das Panzerfahrzeug „Arminius“, ein im Seegang fast unbrauchbarer Monitor, und die Panzerfregatte „Kronprinz“ hatten denn auch häufige Rencontres mit den französischen Vorpostenschiffen, jedoch mußten sie jedem ernsten Gefecht, namentlich wenn das Gros der feindlichen Flotte mit eingriff, ausweichen und sich in das enge Küstenfahrwasser zurückziehen, da sie andernfalls rettungslos verloren gewesen und dann unsere Küsten, besonders das wertvolle Etablissement von Wilhelmshaven und die Elbmündung, dem Feinde wehrlos preisgegeben worden wären. Der Verlauf der einzelnen Rekognoscierungsfahrten war der, daß eins der deutschen Panzerschiffe — meist Arminius oder Kronprinz — bis an die französischen Vorpostenschiffe heranging und mit diesen ein Einzelgefecht zu entrieren suchte, trotzdem Panzerstärke und Geschützkaliber auf französischer Seite denen unserer Schiffe erheblich überlegen waren. Den Nachrichtendienst versahen Kanonenboote, die selbstredend für diesen Zweck zu langsam waren, und später die „Grille“, der einzige wirkliche „Aviso“. Das feindliche, seinen Vorpostenschiffen stets zu Hilfe kommende Gros, unter dem allein 8 der stärksten französischen Panzer, machte jedoch stets Einzelkämpfe unmöglich, trieb das betreffende deutsche Schiff nach der Küste zurück, wagte aber nicht, in das unsichere und für den Feind gefährliche Gebiet zu folgen. Mitte September zog die feindliche Flotte ab. Später kam die französische Ostseeflotte, jedoch nur vorübergehend, nach Helgoland, dampfte aber bereits andern Tages nach Frankreich zurück.

Wenn es nun auch in der Nordsee nicht zu Beschießungen der Schiffe kam, so war dies doch in der Ostsee mehrfach der Fall. Hier hatte sich ein feindliches Geschwader Rügen genähert, und ein anderes vor dem Mündungsgebiet der Weichsel Posten gefaßt. Dem erstgenannten Geschwader ging am 17. August die „Grille“ entgegen, gefolgt von drei Kanonenbooten, welche jedoch nahe unter Land blieben. Die „Grille“ kam dann mit einem Geschwader, bestehend aus 1 Panzerschiff, 1 Korvette und 1 Aviso, in ein auch von den Kanonenbooten mit aufgenommenes Feuergefecht, wurde aber, als ungepanzerter leichter Aviso, ebenso wie die hölzernen Kanonenboote vollständig zurückgedrängt.

Das der „Grille“ entgegengetretene Geschwader hatte ursprünglich aus 4 Panzerfregatten und einer Korvette bestanden, von denen jedoch in Anbetracht des kleinen, winzigen Aviso drei Panzer-

fregatten an Rügen vorbei nach Osten dampften. Ein einigermaßen zahlreiches, aus Schiffen bester Bewaffnung bestehendes preußisches Panzergeschwader hätte jedes Eindringen feindlicher Schiffe in die Ostsee bei den Engpässen der dänischen Inseln mit spielender Leichtigkeit verhindern können. Aber in der ganzen Ostsee gab es damals ja nicht einen einzigen Panzer! Und da der Kommandant der „Grille" einsah, daß eine Wirkung seiner Geschosse gegen die französischen Panzer mehr wie illusorisch war, so blieb ihm gar nichts anderes übrig, als Rückzug in den Hafen.

In ganz ähnlicher Weise verlief eine, von dem Abgeordneten Rickert als Beweis gegen die Notwendigkeit von Panzerschiffen mißbrauchte Affaire der „Nymphe" vor Danzig. Dort waren am 22. August die an Rügen vorbeigefahrenen drei französischen Panzerschiffe mit 1 Aviso angekommen und hatten zwischen der Halbinsel Hela und dem Festlande mitten in der Putziger Bucht geankert. Der Kommandant der „Nymphe", einer kleinen ungepanzerten hölzernen Glattdeckskorvette, beschloß, durch einen des Nachts zu unternehmenden Streifzug den vor Anker gegangenen Feind zu beunruhigen. Er dampfte dicht unter Land die Küste soweit entlang, bis er in die Höhe der Schiffe kam, gab dann eine Breitseite und nach einer Wendung die andere Breitseite auf die Panzerschiffe ab, was denselben ganz selbstverständlich keinen ernstlichen Schaden zufügen konnte, und flüchtete nun, von den ihn verfolgenden Panzern auf weite Distanz beschossen, schleunigst in den Hafen von Neufahrwasser zurück. In welcher Weise Herr Rickert diesen Vorfall als Beweis gegen die Notwendigkeit von Panzern zur Verteidigung unserer Küsten im Reichstage zu verwerten gesucht hat, werden unsere Leser im zweiten Teil dieser Ausführungen mit Kopfschütteln lesen.

Dies in kurzen Zügen die Vorgänge in Nord- und Ostsee. Nirgends hat unsere Marine irgend eine ernstliche Unternehmung vollführen können, wenngleich sie fortgesetzt, namentlich in der Nordsee, einen schweren Dienst hatte, weil ihr zum Kampfe eben das Unentbehrlichste: zur Schlacht geeignete und dem Gegner auch nur annähernd gewachsene Schiffe fehlten. Deshalb beherrschte jener Nord- und Ostsee, ja die Rheden unserer Küstenorte vollständig, und wäre bei einigermaßen angemessenen strategischen Dispositionen von Anfang an leicht imstande gewesen, umfangreiche Landungen vorzunehmen und durch Truppen in einer Stärke von 2—3 Armeecorps einen gewichtigen Faktor der Krieg-

führung im Rücken unserer Landarmee zu schaffen. Die Lehre hieraus ergiebt sich eigentlich von selbst.

Ein Teil unserer Schiffe war bei Ausbruch des Krieges bekanntlich im Auslande und konnte die Heimat nicht mehr erreichen. Es waren dies die Korvette „Hertha“ in Ostasien, die Korvette „Arkona“ im Atlantischen Ocean und das Kanonenboot „Meteor“ in Havanna. Alle drei Schiffe haben Rencontres mit feindlichen, zu ihrer Vernichtung entsendeten stärkeren Schiffen gehabt, sind aber durch Glück und geschickte Führung erhalten geblieben. Die Korvette „Hertha“ beschäftigte im Verein mit der Korvette „Medusa“ einen Teil der vor China engagierten französischen Flotte und schaffte hierdurch manchem deutschen Kauffahrer Gelegenheit zum Entkommen. Die „Arkona“, nach den Azoren beordert, hatte hier Gelegenheit, einen französischen Aviso zu jagen, allerdings ohne Erfolg, da derselbe sich in neutrale Gewässer flüchten konnte, und traf andern Tages mit einem französischen Panzer zusammen, vor dem sie sich ihrerseits in den Hafen zurückziehen mußte. Ein mit einer später eingetroffenen ebenbürtigen französischen Fregatte verabredeter Zweikampf in See wurde durch einen Sturm, der die Fregatte verschlug, vereitelt. Die „Arkona“, nach Spanien zurückkehrend, wurde im Hafen von Lissabon dann von 2 französischen Panzern bis zum Friedensschluß blockiert. Sie hätte im Atlantischen Ocean vielfach Gelegenheit zur Wegnahme französischer Handelsschiffe gehabt, jedoch war ihr dieses untersagt, obgleich die französischen Schiffe kaperten. Mehrfach hatte sie auf ihren Kreuzfahrten Gelegenheit, deutsche Kauffahrteischiffe in Sicherheit zu bringen.

Das kleine Kanonenboot „Meteor“ endlich traf in Havanna mit dem französischen Aviso „Bouvet“ zusammen und lieferte diesem ein Gefecht, in welchem es sich ganz ausgezeichnet bewährte. Mit Geschick entging es einem Rammstoß des feindlichen Schiffes, zerschoß demselben den Kessel, und wurde nur, weil es durch das Rammen seine Masten verlor und hierbei die Schraube unklar wurde, daran verhindert, seinen Erfolg über den Aviso durch Wegnahme desselben auszunutzen, denn dieser konnte sich noch eben rechtzeitig in die Neutralitätsgewässer von Havanna flüchten.

Da die Franzosen Kaperei trieben, und infolge eigentümlicher Auslegung der Neutralitätsgesetze seitens Englands und Amerikas letztere Frankreich mit Waffenzufuhren versorgten, wurde deutscherseits schließlich die Korvette „Augusta“ entsendet, um dem ent-

gegenzutreten. Das Schiff hat mehrfach Gelegenheit gehabt, Schiffe mit Kriegskontrebande für Frankreich abzufangen und zu vernichten, oder nach Deutschland zu senden und seine Aufgabe daher in vollem Maße erfüllt. Die für damalige Zeit hervorragende, 12—14 Knoten betragende Schnelligkeit befähigte das Schiff in besonderem Maße zu seinem Unternehmen. Aber es war damals das einzige, zu diesem äußerst wichtigen Zweck verwendbare!

Man sieht aus dieser kurzen Skizze der Kriegsereignisse von 1870 zur See, auf deutscher Seite herrschte bei der Marine in technischer Hinsicht Mangel überall! Kein intakter Panzer, überhaupt kein Panzergeschwader von auch nur annähernd genügender Zahl, die Küsten völlig dem Zufall preisgegeben, da eben zu ihrer wirksamen, einen Feind fernhaltenden Verteidigung nicht weniger wie alles fehlte. Unsere Schiffe im Auslande nahezu wehrlos, weil vereinzelt und schwach, ein einziges Panzerschiff genügte stets, um sie ohne weiteres im Hafen zu bannen; keine schnellfahrenden Kreuzer in See, um unsere Handelsflotte zu cotoyieren oder feindliche Kriegskontrebande aufzuheben! Das war thatsächlich das Bild unserer Machtstellung zur See in Zeiten, in denen sich die Machtfülle unserer Wehrkraft zu Lande in einer geradezu überwältigenden Weise dokumentiert hatte! Bei unserer Marine gab es weder Schiffe, die, wie als notwendig erkannt, feindliche Geschwader in See angreifen konnten, noch solche, die unsere Häfen und Küsten energisch und durch Gegenangriff verteidigen konnten, noch schließlich solche, die auf offener See unsern Handel schützen, oder gar dem Feinde in seinen Zufuhren Abbruch thun konnten! Dazu war der eine unserer Kriegshäfen (Kiel) erst im Anfangsstadium des Entstehens, der andere, Wilhelmshaven, zwar feierlich eingeweiht, aber noch nicht in allen Zweigen leistungsfähig. Schade um das von Mut und Entschlossenheit beseelte Personal unserer Marine, das, wo auch nur die leiseste Hoffnung auf Kampf und erfolgreiche Thätigkeit winkte, mit in vielen Fällen bewundernswerter Tapferkeit alles einsetzte!

4. Die Weiterentwickelung unserer Marine nach dem deutsch-französischen Kriege bis 1883.

Mit Gründung des Deutschen Reiches wurde die bisherige „Norddeutsche Bundesmarine" zur Kaiserlich deutschen Kriegsmarine, wie die am 16. April erlassene Verfassungsurkunde feststellte. Die

Erfahrungen des Krieges trugen Früchte in zweierlei Richtung. Einerseits wurde die Notwendigkeit des Ausbaues des schwimmenden Materials allseitig anerkannt und dementsprechende Beschlüsse gefaßt; andererseits aber fand ein Rückschritt in der Organisation der Leitung statt, indem das bisher neben dem Marineministerium bestehende militärische Oberkommando der Seemacht dem Kriegs- und Marineminister, einem Offizier der Landarmee, unterstellt wurde, der nun militärisches Kommando und Verwaltung in einer Hand zu vereinigen hatte. Dies war eine Organisation, die schwere Widersprüche in sich barg, welche dadurch zwar wohl gemildert, aber nicht gehoben wurden, daß an Stelle des bisherigen das Marineministerium mit innehabenden Kriegsministers ein eigener Marineminister ernannt wurde. Denn militärisches Kommando und Führung der laufenden, technischen Verwaltungsgeschäfte sind derart heterogene Dinge, daß sie sich, sobald eines von beiden nur einigermaßen von Bedeutung wird, nicht dauernd mit einander vereinigen lassen. Es war daher nur ein Gebot der Notwendigkeit, als im Jahre 1889 beide wieder getrennt wurden, denn beide Zweige mußten durch die unnatürliche Verbindung leiden. Die Nachteile des früheren Systems sind nicht schwer zu finden; der jetzt angebahnte Aufschwung unserer maritimen Wehrkraft liefert ja schon fast täglich neue Beweise für die Ersprießlichkeit der jetzt geschaffenen Neuordnung. Das Marineministerium, unter dem Namen „Kaiserliche Admiralität" Kommando und Verwaltung also vereinigend, wurde dem bis dahin zur Disposition stehenden Generallieutenant von der Armee von Stosch, der den Titel Chef der Admiralität erhielt, am 1. Januar 1872 übertragen und von diesem bis zum Jahre 1883, später als Admiral à la suite des Seeoffiziercorps, geführt. Wenn die inneren Mängel des Systems in jener Zeit wenig hervorgetreten, so liegt in dieser Thatsache eine bedeutsame Anerkennung für die außerordentliche Wirksamkeit des genannten Generals.

Die Notwendigkeit, die deutsche Flotte nach Errichtung des Deutschen Reichs entsprechend auszubauen, wurde von dem Reichstage anerkannt und er erteilte der im Jahre 1873 ihm zugegangenen Regierungsvorlage, betreffend den Ausbau der Flotte, seine Zustimmung. Die Vorlage, durch eine ausführliche Denkschrift begründet, bezweckte eine Erweiterung des Flottengründungsplanes von 1867, die sich im Zeitraume von 10 Jahren vollziehen und den Schiffsbestand auf folgende Zusammensetzung bringen sollte:

8 Panzerfregatten,
6 Panzerkorvetten,
9 kleinere sog. Panzerfahrzeuge, } zusammen 23 Panzerschiffe,
20 Kreuzerfregatten und Korvetten,
6 Avisos,
18 Kanonenboote,
28 Torpedofahrzeuge.
Weiter Artillerie-, Schiffsjungen-, Kadetten-, Schulschiffe u. s. w.

Dieser Flottenplan zeigte gegen den von 1867 eine wesentliche Veränderung insofern, als er an Stelle der dort geforderten 16 Panzerschiffe deren 23 verlangte, also fast genau die Hälfte mehr, trotzdem die zu schützende Küstenlänge und das zu beherrschende Meeresareal sich um keine Meile vergrößert hatten. Ein wenig zurück treten die Avisos (um 2), ohne daß hierfür irgend ein Grund aus der Erfahrung des Krieges ersichtlich, in welchem man vielfach Handelsschiffe zum Avisodienst hatte mieten müssen. Weiter verminderten sich die geforderten Kanonenboote (um 4), fanden aber in ihrer Eigenschaft als Küstenverteidigungsfahrzeuge im engsten Sinne einen Ersatz durch die hier zum erstenmale auftauchenden 28 Torpedofahrzeuge. Inwiefern diese letztgenannte Waffengattung die Entwickelung unserer Marine im großen beeinflußt hat, werden wir später berühren.

Das Bleibende in der Erscheinungen Flucht war bisher stets, daß die vom Prinzen Adalbert schon 1848 festgelegten Grundzüge für die Entwickelung der Marine in ihren Hauptrichtungen sich nicht geändert hatten, sich bis auf den heutigen Tag noch nicht geändert haben, und sich auch für alle Zukunft nicht ändern werden, solange ein Deutsches Reich besteht. Die Mittel und Wege zur Erfüllung dieser Grundbedingungen werden stets wechseln können, ja nach Maßgabe der Fortschritte und Veränderungen der Technik sich ändern müssen; niemals aber darf, wenn die Seemacht Deutschlands wirklichen Nutzen im Kriegsfalle haben soll, außer acht gelassen werden, daß sie zur Erfüllung dreier Aufgaben befähigt sein muß:

1) zur Verteidigung der vaterländischen Küste,
2) zum Angriff auf feindliche Flottillen und überseeische Küstenplätze,

3) zum Schutz des Seehandels und Vertretung unserer Flagge auf allen Meeren.

Diesen Anforderungen beabsichtigte auch der Flottengründungs- bezw. Erweiterungsplan von 1873 zu entsprechen. Die von ihm gegen den Plan von 1867 mehr erforderlich gewordenen Mittel beliefen sich auf rund 130 Millionen Mark für Schiffsbauten, und wenn man alle außerdem erforderlichen Mehrausgaben gegen den Plan von 1867 in Betracht zieht, rund 191 Millionen Mark; die Gesamtausgaben bis 1882 waren auf rund 218 Millionen Mark veranschlagt.

Um die Verteidigung unserer Küsten, die am wirksamsten in der Offensive besteht, und um den Angriff auf feindliche Flottillen und überseeische Küstenforts unternehmen zu können, wurde eine Zahl starker und guter seegehender Schlachtschiffe (Panzerschiffe) erfordert. Zum überseeischen Dienst sollten die Korvetten, zum Teil auch die Kanonenboote dienen, und die Küstenverteidigung in engstem Sinne von letzteren, den Torpedobooten und einem möglichst vollkommenen Seeminensystem, übernommen werden.

Das bisher Gesagte betraf nur die Herstellung des Bedarfs an Schiffen. Weiter aber lag der Marineleitung die Vollendung der Hafenbauten in Wilhelmshaven und namentlich in Kiel ob, sowie ein Ausbau der Werft zu Danzig zu einer leistungsfähigen Reparaturwerkstätte, Herstellung von Küstenbatterieen Beschaffung von Betriebsmitteln rc., Verstärkung und Ausbildung des Personals und die Beschaffung des immer wichtiger gewordenen Torpedo-Kriegsmaterials.

In dem Decennium des Flottenausbaues von 1873—82 sind an Schlachtschiffen und Panzerfahrzeugen im ganzen 22 neu hergestellt, so daß sich einschließlich der vorhandenen für 1882 folgender Bestand ergab:

Es waren schon 1870 vorhanden 3 Panzerfregatten:

Schiffsname	Deplacement	Pferdekräfte	Geschwindigkeit	Stapellauf	Typus
König Wilhelm .	9757 to	8000	14 Seemeilen	1868	Batterieschiff
Friedrich Karl .	6007 „	3500	13 „	1867	„
Kronprinz . . .	5568 „	4800	14 „	1867	„

Es kamen neu hinzu 5 Panzerfregatten:

Schiffsname	Deplacement	Pferdekräfte	Geschwindigkeit	Stapellauf	Typus
Preußen	6770 to	5400	14 Seemeilen	1873	Thurmschiff
Friedrich d. Große	6770 „	5400	14 „	1874	„
Großer Kurfürst .	6770 „	5400	14 „	1874	„
Kaiser	7676 „	8000	14,5 „	1874	Kasemattschiff
Deutschland . . .	7676 „	8000	14,5 „	1874	„

Von diesen ging der „Große Kurfürst" 1878 bei Folkestone unter, so daß 1883 statt der geforderten 8 nur 7 Panzerfregatten vorhanden waren. Die sämtlichen Panzerfregatten hatten Maschinen mit nur einer Schraube.

An Panzerkorvetten kamen 5 hinzu, eine fehlte also noch:

Schiffsname	Deplacement	Pferdekräfte	Geschwindigkeit	Stapellauf	Typus
Hansa	3610 to	3000	12 Seemeilen	1872	Kasemattschiff
Sachsen	7400 „	5600	14 „	1877	Barbetteschiff
Bayern	7400 „	5600	14 „	1878	„
Württemberg . .	7400 „	5600	14 „	1878	„
Baden	7400 „	5600	14 „	1880	„

Die **fett** gedruckten 4 Schiffe führen 2 Schrauben, was ihre Manövrierfähigkeit beträchtlich erhöht. Die Panzerkorvette Hansa war ein Holzschiff mit Panzerung. 1889 ist dieselbe aus der Schiffsliste gestrichen. Die Zahl der neuen Panzerkorvetten entsprach den Festsetzungen des Flottengründungsplanes (6) bis 1882 noch nicht.

Während die 5 Panzerfregatten König Wilhelm, Friedrich Karl, Kronprinz, Kaiser und Deutschland auf ausländischen Werften erbaut waren, wurden die drei Panzerfregatten Preußen, Friedrich der Große und Großer Kurfürst auf deutschen Werften hergestellt; jedoch mußten die Panzerplatten, sowie die Vor- und Achtersteven, ebenso wie bei der Hansa, noch aus England bezogen werden. Die 4 anderen Panzerkorvetten Sachsen, Bayern, Württemberg und Baden sind jedoch vollständig auf deutschen Werften gebaut und ein deutsches Werk, die Dillinger Hütte, hat auch die Panzerplatten geliefert. Wenn man erwägt, daß diese fünf Schiffe allein einen Bauwert von rund 35 Millionen Mark hatten, die also unverkürzt der deutschen Industrie zuflossen, so fällt die hohe Wichtigkeit dieser Thatsache in volkswirtschaftlicher Bedeutung in die Augen.

Statt der geforderten 9 Panzerfahrzeuge waren 1882 im ganzen 12 vorhanden, und zwar das älteste, 1864 schon vom Stapel gelaufene Panzerfahrzeug „Arminius", von 1580 Tonnen Größe, 9 neue 1876—1880 vom Stapel gelaufene kleinere Fahrzeuge von je 1100 Tonnen, zu denen als 13. und 14. Fahrzeug noch zwei weitere, 1884 erbaute von 866 Tonnen hinzukamen, so daß die Gesamtzahl 14 erreicht wurde. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt nur 10 Seemeilen ($2^1/_2$ deutsche Meilen) in der Stunde; nur die zwei kleinsten Fahrzeuge laufen 15 Seemeilen. Diese Panzerfahrzeuge führen das schwerste auf dem Wasser bei uns vertretene Kaliber, von 30,5 cm, jedoch nur je ein Geschütz; nur der Arminius führt 4 Geschütze von 21 cm. Die Mehrzahl hat 2 Schrauben, alle können nur zur Küstenverteidigung im engsten Sinne verwendet werden, sind aber nicht in der Lage, bei Seegang ein Gefecht führen zu können.

Charakteristisch ist das Anwachsen der Panzerstärken bei den Panzerschiffen und Fahrzeugen. Die Panzerstärke stieg von 12,7 cm bei Friedrich Karl und Kronprinz auf 23—26 cm bei den übrigen Panzerfregatten, und erreichte bei den Panzerkorvetten sogar 40,6 cm, während die kleinen Panzerfahrzeuge nur 20,3 cm Panzer haben. Die Fahrgeschwindigkeiten der Panzerschiffe stiegen jedoch auffälligerweise nur sehr wenig von 13 (nur ein Schiff) bezw. 14 Seemeilen nur auf 14,5 und 15, blieben also nahezu unverändert; ein Umstand, der im Kriegsfalle sehr zu Ungunsten dieser Schiffe ins Gewicht fallen kann. Auf die Armierung näher einzugehen, würde zu weit führen; es sei nur kurz erwähnt, daß die Geschützkaliber, namentlich aber infolge verbesserter Konstruktion und Ladung die Durchschlagskraft der Geschosse erheblich gestiegen sind und mit der zunehmenden Panzerstärke in anderen Marinen gleichen Schritt gehalten haben.

Die festgesetzte Zahl der Kreuzerfregatten und Korvetten, sowie der Übungsschiffe ist 1882 erreicht worden, diejenige der Avisos nicht, die der Kanonenboote hat sich durch Abgang der alten Holzfahrzeuge erheblich vermindert, dagegen ging die Zahl der Torpedoboote, allmählich steigend, erheblich über die im Flottenbauplan festgesetzte Zahl von 28 hinaus. Man ersieht hieraus, daß technische Erfindungen und Vervollkommnungen in ganz beträchtlichem Maße die einzelnen Schiffsklassen und Schiffsformen beeinflussen, so daß ein Abweichen von einem mehrjährigen Bauprogramme niemals ganz zu vermeiden ist.

Die Flottenerweiterung in dem 1873 festgelegten Maßstabe war eine durchaus wohldurchdachte und den Verhältnissen zur Zeit ihrer Herstellung entsprechende. Das Deutsche Reich bekam, wie aus der gegebenen Aufzählung der wesentlichsten Kriegsschiffe, der Panzerschiffe und Panzerfahrzeuge ersichtlich, einen ganz bedeutenden Machtzuwachs auf dem Meere, der dasselbe zur Erfüllung seiner Aufgaben in Krieg und Frieden in erhöhtem Maße befähigte.

In der Friedensperiode jener Zeit wurden, gerade wie in früheren Jahren, die Schiffe teils zu Übungsfahrten, teils zu politischen Reisen oder zu Entsendungen behufs Schutzes der Deutschen im Auslande oder Rechtshilfe für dieselben mit großem Erfolge verwendet; auch der Wissenschaft dienten manche Reisen von Kriegsschiffen, so die der „Gazelle“ u. a. Alle diese Vorgänge im einzelnen aufzuführen, ist hier nicht der Ort. Thatsache ist, daß unsere Marine sich die rückhaltlose Anerkennung unserer Landsleute im Auslande und in Bezug auf ihre nautischen Leistungen eine achtunggebietende Stellung unter den Marinen aller Nationen erworben hat.

5. Die Weiterentwickelung der Marine von 1883 bis 1888.

Der Flottengründungsplan von 1873 war nach zehnjähriger Dauer zwar ziemlich vollständig erfüllt. Immerhin fehlte von den Panzerschiffen ein Ersatz für die untergegangene Panzerfregatte „Großer Kurfürst“, und die geforderte sechste Panzerkorvette lief erst 1884 von Stapel. Es war dies die Korvette „Oldenburg“, ein stark gepanzertes (Compoundpanzer) Schiff mit trefflicher Armierung und zwei Schrauben. Dagegen konnte die Korvette „Hansa“ schon damals als gänzlich veraltet angesehen werden.

Mittelst Kabinetsordre vom 20. März 1883 wurde, da der Chef der Admiralität von Stosch seinen Abschied nahm, der Generallieutenant von Caprivi zu seinem Nachfolger ernannt. Derselbe fand einen nahezu vollständig erfüllten Flottenbauplan vor. Es galt jetzt, für die erforderliche Weiterentwickelung der Marine zu sorgen. Zwei Umstände wurden für diese naturgemäß von großem Einfluß: einmal das immer mehr vervollkommnete Torpedowesen, sodann die erweiterten Anforderungen des überseeischen Dienstes, der durch die sich entwickelnde koloniale Ausdehnung unserer Interessen erheblich vermehrt wurde.

Der Kampf zwischen Schiff und Torpedo komplizierte ganz

naturgemäß die Verhältnisse, da man bisher vornehmlich nur mit dem fast rein artilleristischen Kampf zwischen Geschütz und Panzer zu rechnen hatte. Jetzt trat eine anscheinend völlig unabwendbare Gefahr in den unterseeischen Torpedos hervor, die, von eigenen Torpedoschiffen entsendet, durch selbstthätige Bewegung sich fortbewegten und auf Hunderte von Metern unsichtbar, unterseeisch die stärkstgepanzerten Schiffe an ihren verwundbarsten Stellen unter Wasser trafen und vermöge ihrer Sprengwirkung (Dynamit) jeden Schiffsboden leicht durchschlugen. Die der feindlichen Artillerie gegenüber schon aufs äußerste, bis an die Grenze der Tragfähigkeit der Schiffe gesteigerte Panzerung konnte nicht auch noch tief unter Wasser auf den dem Torpedoangriff ausgesetzten Schiffsboden ausgedehnt werden; auch würde dies bei der enormen Sprengwirkung der Torpedos keinen Nutzen gehabt haben. So stand man anscheinend einem gar nicht abzuwehrenden Feinde gegenüber, der den Wert eines jeden Schiffes, gleichgültig ob gepanzert oder nicht, anscheinend vollständig illusorisch machte.

Daß diese Sachlage, die sich bei der fortschreitenden Vervollkommnung der Torpedowaffe, der steigenden Geschwindigkeit der Torpedoboote und deren allmählich erworbener Seetüchtigkeit immer drohender gestaltete, nicht dazu einladen konnte, im Bau von Schiffen, namentlich gepanzerten, mehr als unbedingt geboten erschien, vorzugehen, liegt auf der Hand. So sehen wir denn den in Bezug auf Panzerschiffe unvollendet gebliebenen Flottenbauplan auch unter Caprivis Leitung nicht vollenden, Ersatzbauten und Ausrangierungen in diesen Klassen fehlten ganz, denn man wußte nicht mit Sicherheit Besseres an die Stelle des Alten zu setzen.

Außerdem brachte das Torpedowesen eine wesentliche Veränderung in der Hafenverteidigung durch Minen und Sperren mit sich, die einerseits auch mit der neuen automobilen Waffe versehen werden mußten (unterseeische Torpedobatterieen), andererseits eine besondere Art des Angriffs auf diese Minen und Sperren erheischten, der sorgfältig geübt werden mußte. Kurzum, der Torpedo, selbst eine unterseeische Waffe, verlegte den Schwerpunkt der Gefährdung im Angriff wie in der Verteidigung unter das Wasser, förderte hierdurch in ganz enormer Weise die passive bezw. in engstem Sinne zu verstehende Küstenverteidigung, und schien dabei jedem Panzerkoloß ein unbesiegbarer Gegner, der das stärkste Schiff mit einem Schlage vernichtete.

Die Eigenschaften einer so gefährlichen Waffe mußten daher

auf das Gründlichste erforscht, die Mittel zu ihrer bestmöglichen Verwendung für die eigene Flotte ausprobiert und wenn irgend möglich Abwehrmittel gegen dieselbe gefunden werden. Hieraus resultierte ein überaus vielseitiger Torpedodienst, die Schaffung einer auf 150 Torpedoboote normierten Flottille, vielfache taktische Erfahrungen und Änderungen in Angriff und Verteidigung, und schließlich die Entdeckung eines Abwehrmittels gegen die Torpedos für die großen Schlachtschiffe, sowie die Adoptierung der Torpedowaffe an Bord dieser Schlachtschiffe selbst.

Allen Stadien der Entwickelung des Torpedowesens können wir hier selbstverständlich nicht folgen. Es sei daher nur kurz erwähnt, daß das beste Schutzmittel der Panzerschiffe in der Anbringung von Torpedonetzen gefunden wurde. Dieses sind weitmaschige Stahldrahtnetze, die an langen Spieren (Balken) ringsherum um das Schiff ins Wasser gelassen werden, und den Lauf des Torpedos hemmen und ihn zur Explosion bringen, ohne daß derselbe den Schiffskörper berühren und zerstören kann.

Andererseits aber haben die Panzerschiffe sich des Torpedos als eigene Waffe bemächtigt, und so führen nun sämtliche eigentliche Kriegsschiffe unserer Marine mehrere Torpedovorrichtungen in ihrem Rumpf, die es ihnen ermöglichen, selbst auf hoher See ein feindliches Schiff aus nächster Nähe unterseeisch tödlich zu verwunden. Die Flottillen von Torpedobooten selbst, welche mit unheimlicher Geschwindigkeit sich einem Feinde zu nähern vermögen und ihn dann mit Torpedos beschießen, können; das lehrt die Erfahrung, auf See keinen Kampf führen, sondern sind in die Nähe der Küste gebannt. Aber auch ihnen gegenüber haben die Schlachtschiffe ebenfalls eine Waffe zur Abwehr in den kleinen Revolver-Geschützen, welche die dünnen Wände der nur leicht gebauten Torpedoboote mit ihren Geschossen schon auf weite Entfernung wie ein Sieb durchlöchern und sie so zum Sinken bringen, ehe dieselben auf die zur Entsendung ihrer verderbenbringenden Geschosse erforderliche nahe Distanz an das Schiff herangekommen sind. Neuerdings treten hier noch die Schnellfeuergeschütze größeren Kalibers hinzu, die eine noch kräftigere Abwehr schon auf weiteste Distanz ermöglichen.

Die hier kurz und noch nicht vollständig skizzierten Erfahrungen sind selbstredend erst allmählich und auf dem Wege mühseliger und kostspieliger Versuche erworben. Sie haben erst gewonnen werden müssen, um eine sichere Grundlage für die Taktik und dement-

sprechend für die Bedeutung der Schiffe für die Schlacht, wieder zu gewinnen, und ehe hierüber nicht ein sicheres Urteil abgegeben werden konnte, war füglich von einem weiteren Ausbau unserer Schlachtflotte nicht zu reden.

Wer auch nur einigermaßen vertraut ist mit dem Gang technischer Vervollkommnungen, den kann es nicht befremden, daß die Gewinnung eines abschließenden Urteils über die Bedeutung der Torpedowaffe gegenüber den großen Schiffen so lange gedauert hat. Ein Beispiel findet man in der Entwickelung der Kriegsdampfschiffahrt. Noch vor 40 Jahren wollte niemand, auch Prinz Adalbert nicht, dem Dampfschiffe irgend einen Wert beilegen, allerhöchstens wurden kleine Hilfsmaschinen für Fregatten, Korvetten u. dgl. für praktisch gehalten, um Schiffen über momentane Verlegenheiten, Windstillen u. ä. hinwegzuhelfen, oder man erkannte die Dampfer als ganz nützliche Bugsierboote für andere Schiffe an, um diese auf das Gefechtsfeld zu schleppen. Einen Teil der Schuld hieran trug der Radkasten; aber auch als die Schraube zur Geltung kam, dauerte es noch geraume Zeit bis zur praktischen Verwertung und namentlich bis zum Überwiegen der Dampfkraft. Und trotzdem wird man heute, wo man im Besitz bester Dampfer ist und das Wesen der Kriegsdampfschiffahrt vollständig erfaßt hat, sagen müssen, daß nach streng logischer, theoretischer Überlegung die Einführung der Dampfkraft unendlich viel schneller hätte erfolgen müssen, namentlich das Verschwinden der Takelage, denn die Erfahrung, daß zerschossene oder sonst havarierte Takelage sehr schnell einen Schraubendampfer vollständig aktionsunfähig machen kann, ist bereits Jahrzehnte alt. Und was sehen wir in Wirklichkeit? Die mastenlosen Kriegsdampfschiffe sind thatsächlich erst ein Produkt der allerneusten Zeit.

Wenn also in einer Periode, in welcher ein allen bestehenden Schiffsgattungen so außerordentlich gefährliches Kampfmittel, wie der Torpedo, auftauchte, es geraume Zeit dauerte, bis die Frage, ob Umkehr vom Panzerbau oder Fortschritt auf der Bahn desselben das einzig Richtige sei, lange unentschieden blieb, so kann dies nicht wunder nehmen. Aus der Thatsache des Auftauchens der Torpedos, ihrer Vervollkommnung und Erprobung wird daher zur vollen Genüge erklärt, daß unsere Marine eigentliche Panzerschlachtschiffe während etwa einem Jahrzehnt gar nicht gebaut hat; es war geboten, eine abwartende Stellung einzunehmen. Weiter kam aber noch hinzu, daß die Ausdehnung unserer überseeischen In-

teressen, d. h. sowohl unserer Seeschiffahrt und Handelsniederlassungen in politisch geordneten wie in uncivilisierten überseeischen Ländern, als auch die in neuester Zeit sich bahnbrechende Kolonialbewegung gleichzeitig mit der Dauer der Unsicherheit, die das Torpedowesen im Schlachtschiffbau herbeiführte, die Entwickelung unserer Marine beeinflußte. Sie stellte zum Schutz unseres Handels und der hinzugetretenen Kolonieen die Forderung nach Vermehrung der diesen Zwecken dienenden Schiffe, also der ungepanzerten Kreuzerkorvetten, Kreuzer und anderer Fahrzeuge. Wie sehr diese Interessen ins Gewicht fallen mußten, dazu liefert uns die eine Thatsache, der rapiden Vermehrung unserer Handelsflotte, einen sprechenden Beweis. Zur Zeit der Aufstellung des Flottengründungsplanes von 1873 nahmen beispielsweise von unseren größten Seehäfen Bremen und Hamburg nur drei überseeische Dampferlinien ihren Ausgang! Es waren dies die Hamburg-Amerikanische Paketfahrtgesellschaft und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffgesellschaft von Hamburg aus, und der nur nach New-York fahrende Norddeutsche Lloyd von Bremen aus! Und heute? Jetzt giebt es keinen Kontinent der Erde, ja kaum noch eine bedeutendere Inselgruppe und kaum einen überseeischen Staat, dessen Haupthäfen nicht von den in rapidester Weise vermehrten Dampfschifflinien Bremens und Hamburgs in regelmäßiger Fahrt angelaufen werden. Millionen über Millionen an Güterwerten und Zehntausende von Personen schwimmen gegenwärtig täglich auf allen Meeren. Diese bei Kriegsausbruch zu schützen, sie nach neutralen Häfen zu geleiten und ihr widerstandsloses Abfangen durch feindliche Kreuzer nach Möglichkeit zu hindern, ist eine der wesentlichsten Teilaufgaben unserer Marine.

Seit Anfang 1880 sind von Schiffen, die diesen Zwecken dienen, die folgenden von Stapel gelaufen und fertiggestellt: Kreuzerfregatte „Charlotte" 1885, die Kreuzerkorvetten „Carola" und „Olga" 1880, „Marie" und „Sophie" 1881, „Arcona" und „Alexandrine" 1885, „Irene" 1887, „Prinzeß Wilhelm" 1887, Kreuzer „Adler" 1883, „Schwalbe" 1887, „Sperber" 1888; außerdem noch Aviso „Blitz" und „Pfeil" 1882, „Greif" 1886, „Wacht" 1887 und „Jagd" 1888.

Diese Aufzählung schon zeigt, daß die Marineverwaltung dem dringenderen Bedürfnis, wie sie es mußte, zunächst entsprach, indem sie in der Zeit des Stillstandes des Panzerschiffbaues die vorbezeichneten, zur Wahrnehmung der deutschen Interessen im

Kriege und im Frieden erforderlichen Schiffe bauen ließ, zumal diese Interessen sich in einer vorher kaum zu erwartenden Weise ausgedehnt hatten.

Zur Vervollständigung unserer kurzen Skizzierung des Entwickelungsganges ist noch die Inangriffnahme des Nord-Ostsee-Kanals, der die durch die Halbinsel Jütland getrennten deutschen Meere Nord- und Ostsee miteinander verbinden sollte, anzuführen. Am 7. Juli 1887 wurde der Beginn des Baues durch die feierliche Grundsteinlegung zur Ostseeschleuse des Kanals am Kieler Hafen durch Kaiser Wilhelm I. inauguriert, binnen 8 Jahren soll der mit einem Kostenaufwande von 156 Millionen zu erbauende Kanal fertiggestellt sein. Er dient durch seine ganze Veranlagung, sowohl der Richtung als dem Profil nach, in allererster Linie den Interessen unserer Marine, da ihn die schwersten Panzerschiffe jederzeit durchfahren können, und er wird daher eine ganz erhebliche Verstärkung der offensiven Verteidigung der deutschen Meeresteile durch unsere Flotte herbeiführen. Wenngleich derselbe auch nicht specielle Marineangelegenheit, sondern ein vom Reichsamt des Innern ausgeführtes Bauwerk ist, so mußte ein so bedeutendes Werk, wie er unzweifelhaft mit den ihm anzufügenden speciellen Marine-Anlagen für unsere Flotte wird, doch der Vollständigkeit halber hier kurz erwähnt werden. Es kommt nämlich hinzu, daß dieser Kanal, ebenso wie die Flußmündungen an unserer Küste, eines beweglichen Schutzes durch Panzerfahrzeuge mittlerer Größe bedarf, deren Bau in größerer Zahl (10) noch unter Caprivis Leitung in Angriff genommen wurde.

Auf dem Boden des Flottengründungsplanes von 1873 hatte die Marine die damals unerläßliche schnelle und kräftige Entwickelung besonders nach der Richtung einer überhaupt in der Seeschlacht kampffähigen Flotte gefunden (Vermehrung der Panzerschiffe von 3 auf 13); danach erübrigte, selbstverständlich vorbehaltlich der Ersatzbauten, die den inzwischen gewachsenen Handelsinteressen entsprechende Vermehrung der zu deren Wahrnehmung geeigneten Schiffe, die kurz vor und besonders nach 1880 auch erfolgte. Ein den Schiffbau, namentlich den Ersatzbau der Panzerschiffe verzögerndes Element bildete weiter das Auftreten der Torpedowaffe, die ihrerseits eine völlig neue Art der Küstenverteidigung herbeiführte, und der gegenüber man erst gegen Ende des letzten Jahrzehnts zu einem abschließenden Urteil betreffs ihrer Bedeutung für die Schlachtschiffe kam.

Dies ist die Signatur der Periode Caprivi (1883—88). Die Notwendigkeit, nachdem man dem Torpedo gegenüber festen Boden gewonnen, nun auch wieder dem Schlachtschiffbau mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden, war inzwischen nahe getreten, wenngleich dieser Zeitpunkt sich selbstverständlich nicht auf einen Tag genau bestimmen ließ; sie fiel aber im allgemeinen zeitlich, wenn auch deshalb noch keineswegs ursächlich, mit dem Rücktritt Caprivis zusammen. Hatte doch dieser selbst in amtlicher Denkschrift das Vorhandensein einer starken gepanzerten Schlachtflotte noch während dieser Übergangszeit stets für unentbehrlich erklärt.

6. Der Zustand der deutschen Kriegsmarine im Jahre 1888.

Seit dem Rücktritt des Generallieutenants von Caprivi und der Berufung eines Seeoffiziers, Vice-Admirals Graf Monts, an die Spitze der Geschäfte, sowie namentlich seit Einbringung der Etatsvorlage für die Marine in der vorletzten Session des Reichstages wird eine gewisse Opposition nicht müde, von einem „Systemwechsel" in der Flotte zu reden, wobei man es durchblicken läßt, daß dieses nicht nur ohne jeden sachlichen Grund, sondern zufolge „persönlicher Liebhaberei" an höchster Stelle geschehe. Unsere kurzen Darlegungen über die Entwickelung der Flottenmacht Deutschlands unter Stosch und Caprivi und die dieselben im wesentlichen bedingenden Ursachen lassen schon erkennen, daß Insinuationen der oben berührten Art in den thatsächlichen Verhältnissen keinen Anhalt haben. Des näheren wird auf die Ausführungen und Preßartikel der Opposition bezüglich dieser Sache im zweiten Teil unserer Schrift einzugehen und zu antworten sein. Hier möge nur noch eine kurze Darlegung des Zustandes unserer Marine 1888 und des unter des Grafen Monts und seines Nachfolgers Leitung für die Marine weiter Geforderten gegeben sein.

Als Graf Monts die Führung der Geschäfte übernahm, war unsere Marine im Besitze zweier vortrefflicher Kriegshäfen und einer dritten hervorragenden, auch zu selbständigen Schiffneubauten befähigten Werft. Die Küstenbefestigungen waren vollendet; das Verteidigungssystem im engeren Sinne durch Minen, Torpedobatterieen, Sperren u. s. w. war trefflich entwickelt, man hatte von allen technischen Neuerungen Gebrauch gemacht; das Personal der Marine war in einer dem Bedürfnis genügenden Zahl vorhanden, durch die Eigenart des Ersatzes aus der binnenländischen Bevölkerung, die sich

unter seinem Vorgänger durchaus bewährt hatte, war für einen Zuwachs in für alle absehbare Zeit genügender Zahl vorgesorgt. — Die Oberleitung der Marine krankte jedoch unter der unnatürlichen Verbindung von militärischem (auch nautischem) Kommando und ökonomischer und technischer Verwaltung in einer Hand, und eine der ersten Maßregeln war daher die Trennung beider, indem ein Seeoffizier das Oberkommando der Marine, ein Staatssekretär (ebenfalls Seeoffizier) die Leitung der Verwaltung unter parlamentarischer Verantwortlichkeit erhielt.

Was das Flottenmaterial anbetrifft, so wies dasselbe folgenden Bestand auf:

A. 7 Panzerfregatten.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
König Wilhelm .	30,5	25	8000	9757	16	1868	10 103 000
Kaiser	25,4	15	8000	7676	14,5	1874	8 226 000
Deutschland . .	25,4	15	8000	7676	14,5	1874	8 240 000
Friedrich d. Gr.	26,2	8	5400	6770	14	1874	7 303 000
Preußen . . .	26,2	8	5400	6770	14	1873	7 038 000
Friedrich Karl .	12,7	18	3500	6007	13	1867	6 453 000
Kronprinz . . .	12,7	18	4800	5568	14	1867	6 297 000

Von den ursprünglich vorhandenen 8 Panzerfregatten war bekanntlich während der Marineleitung des Generals von Stosch im Jahre 1878 die Panzerfregatte Großer Kurfürst, ein Schwesterschiff von Friedrich dem Großen und Preußen, im Kanal infolge Kollision untergegangen und bisher noch nicht wieder ersetzt. Die Panzerfregatten führten Takelage als Dreimaster. Dieselbe, im Gefecht hinderlich, und für die Fortbewegung der Schiffe von nur geringerem Werte, da diese ihrer Eigenart nach keine guten Segler sind, ist bei einem Teil der Schiffe schon durch Fortnahme der Stengen und Rundhölzer erheblich reduziert. Das älteste Panzerschiff, „König Wilhelm", ist durch Verstärkung seines Panzerschutzes vermittelst Stahlpanzerung und Erhöhung der Geschwindigkeit zu dem derzeit stärksten unserer Panzerschlachtschiffe gemacht worden. Die Kaliber der Geschütze bewegen sich bei den 7 Panzerfregatten zwischen 15 und 26 cm. Diese Armierung steht der Geschützausrüstung der Panzerkorvetten insofern nach, als letztere,

bis auf die „Oldenburg“, sämtlich 26 cm-Geschütze führen. Alle Schiffe dieser, wie aller anderen Klassen, waren bereits mit Torpedovorrichtungen versehen bezw. sollten solche erhalten.

B. 5 Panzerkorvetten.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Bayern	40,6	8	5600	7400	14	1878	9 133 000
Sachsen . . .	40,6	8	5600	7400	14	1877	8 444 000
Württemberg . .	40,6	8	5600	7400	14	1878	8 050 000
Baden	40,6	8	5600	7400	14	1880	8 898 000
Oldenburg . .	33,0	10	3900	5200	14	1884	7 068 000

Die Panzerkorvette „Hansa“, ein Holzschiff mit schwacher Panzerung und geringer Geschwindigkeit, also völlig veraltet, wurde ausrangiert. Die übrigen 5 Panzerkorvetten, wenngleich nicht eigentliche Hochseepanzer, sondern besonders für eine äußerst kräftige Küstenverteidigung gebaut, führen schwerere Geschütze als die Panzerfregatten und auch stärkere Panzer; diese sind von Eisen (40,6 cm), der Panzer der „Oldenburg“ ist von Stahl (Compound) und, wenn auch nur 33 cm dick, so doch ebenso stark wie derjenige der anderen vier Korvetten. Keins dieser Fahrzeuge führt Takelage, sie sind ausschließlich auf ihre Dampfkraft angewiesen und haben nur einen leichten Signalmast. Demzufolge wird auf diesen Schiffen erheblich an Bemannung gespart, weil alle Segelmanöver u. dgl. fortfallen. Sämtliche Panzerkorvetten haben 2 Schrauben.

C. 14 Panzerfahrzeuge.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Arminius . . .	19,0	4	1200	1583	10	1864	1 887 000
Wespe und 11 gleiche Fahrzeuge	20,3	1	700	1109	10	1876 bis 1881	1 200 000 im Durchschn.
Brummer . . .	Deckpanzer	1	1500	866	15	1884	1 472 000
Bremse	Deckpanzer	1	1500	866	15	1884	1 100 000

Diese Panzerfahrzeuge führen ebenfalls keinerlei Takelage, sondern nur einen leichten Signalmast. Bestimmt, in flachen Küsten-

gewässern zu operieren, haben sie einen breiten flachen Boden, rollen daher im Seegang sehr und sind in See nicht zu verwenden, da dort das Schießen ihnen unmöglich wird. Auch ist ihre Geschwindigkeit (bis auf „Brummer" und „Bremse") nur sehr gering.

D. 8 Kreuzerfregatten.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Leipzig	—	12	4800	3925	14	1875	4 061 000
Prinz Adalbert .	—	12	4800	3925	15	1876	4 130 000
Charlotte . . .	—	20	3000	3222	16	1885	3 269 000
Bismarck, Moltke, Stosch, Gneisenau Stein	— — —	16	2500	2856	13	1877 bis 1879	2 700 000 im Durchschnitt

Die Kreuzerfregatten, ungepanzerte Schiffe mit voller, dreimastiger Takelage, erfordern eine starke, zum Bedienen derselben nötige Bemannung, 400—432 Mann. Sie sind als Übungsschiffe in seemännischer Hinsicht daher gut, haben als Gefechtsschiffe jedoch nur geringen Wert, und sind wegen des hohen Mannschaftsetats kostspielig im Dienst zu halten.

E. 12 Kreuzerkorvetten.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Carola, Olga . .	—	12	2100	2169	14	1880	2 240 000
Marie, Sophie .	—	10	2100	2169	15	1881	2 220 000
Freya	—	8	2400	2017	13	1874	2 137 000
Viktoria . . .	—	10	1300	1825	15	1864	1 689 000
Ariadne . . .	—	8	2100	1719	13	1871	1 840 000
Luise	—	8	2100	1719	13	1872	1 720 000
Arkona	—	14	2400	2373	15	1885	2 884 000
Alexandrine . .	—	14	2400	2373	15	1885	2 658 000
Irene	—	14	8000	4400	18	1887	4 775 000
Prinzeß Wilhelm	—	14	8000	4400	18	1887	4 775 000

Die 10 ersten Kreuzerkorvetten sind sehr verschiedenen Alters, sie führen dreimastige Takelage, und haben, neben dem Vorteil der Ausbildung der Besatzung in der Seemannschaft, den Nachteil ver-

hältnismäßiger Kostspieligkeit im Dienst. Ganz neuen Typs sind Irene und Prinzeß Wilhelm, die keine Takelage führen und eine große Schnelligkeit aufweisen. Über diese später noch einige Worte.

F. 10 Kreuzer.

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Adler	—	4	650	884	12	1883	881 000
Möwe	—	5	600	848	12	1879	668 000
Habicht	—	5	600	848	12	1879	661 000
Albatroß . . .	—	4	600	716	10	1871	762 000
Nautilus . . .	—	4	600	716	10	1871	763 000
Wolf	—	4	340	489	9	1878	487 000
Hyäne	—	4	340	489	9	1878	487 000
Iltis	—	4	340	489	10	1878	550 000
Cyklop	—	4	250	412	8	1874	340 000
Schwalbe . . .	—	8	1500	1120	16	1887	1 400 000

Die Kreuzer haben als Stationsfahrzeuge bei den Kolonieen und sonstigen überseeischen Stationen zu dienen. Da sie nicht bestimmt sind, mit feindlichen Kriegsschiffen zu kämpfen, sondern mehr einen Küstenwachdienst versehen, so werden an ihre Armierung und ihre Geschwindigkeit keine besonderen Anforderungen gestellt; dagegen müssen sie vermöge geringen Tiefgangs befähigt sein, Küstenfahrten zu unternehmen und in Flußmündungen einzulaufen. Sie führen eine sie zum Segeln befähigende leichtere Takelage. Die Hälfte der vorstehend aufgeführten etwa sind Kanonenboote und keine eigentlichen Kreuzer; Kreuzer „Adler" ist bekanntlich untergegangen. Die früher, bei Aufstellung des Flottengründungsplanes, noch etatsmäßig vorhandenen Kanonenboote sind infolge der Veränderungen im Marinewesen von der Bildfläche verschwunden.

G. 11 Avisos.

Die scheinbar große Zahl der Avisos erklärt sich daraus, daß unter denselben viel altes, zu Kriegszwecken absolut unbrauchbares Material ist. So figurieren hier als „Avisos", werden jedoch nicht zu Kriegs- oder Manöver-, sondern nur zu Hafen- oder Stationszwecken verwendet, die alten, 1870 in der Not gekauften oder übernommenen Fahrzeuge Falke und Pommerania, ferner die Grille, die nur 9 Knoten (!) fahrende Loreley, und die als kaiserliche Yacht

dienende Hohenzollern. Zu wirklichem Avisodienst sind nur verwendbar: Zieten, Blitz, Pfeil, die aber als führende, den Chef tragende Fahrzeuge der Torpedoflottillen dienen müssen, so daß nur die neusten schnellen Avisos von 18—20 Knoten, Greif, Wacht und Jagd übrig bleiben. Die Rubrik der Fahrgeschwindigkeit

Name des Schiffes	Panzerdicke in cm	Geschützzahl	Pferdekräfte	Tonnengehalt	Geschwindigkeit	Stapellauf	Baukosten
Grille	—	—	650	350	13	1857	648 000
Falke	—	2	1100	1018	14	1870(?)	262 000
Pommerania . .	—	2	700	400	13	1870(?)	—
Loreley	—	3	350	398	9	1871	(Umbau 152 000)
Hohenzollern . .	—	2	3000	1700	15	1875	2 271 000
Zieten	—	—	2350	975	16	1876	1 635 000
Blitz	—	5	2700	1382	16	1882	1 340 000
Pfeil	—	5	2700	1382	16	1882	1 474 000
Greif	—	2	5400	2000	18	1886	1 996 000
Wacht	—	15	4000	1240	$19^1/_2$	1887	1 551 000
Jagd	—	15	4000	1240	$19^1/^2$	1888	1 600 000

zeigt, worauf es ankommt: höchstmögliche Geschwindigkeit. Dementsprechend nimmt die Maschinenkraft im Verhältnis zum Deplacement ganz erheblich zu. Greif hat für seine 2000 Tonnen Deplacement 5400 Pferdekräfte, d. i. auf jede Tonne $2^7/_{10}$ Pferdekräfte (Blitz und Pfeil nur je 2), Wacht hat ebenso wie Jagd per Tonne $3^1/_4$ Pferdekräfte und dementsprechend auch die höchste Geschwindigkeit. Alle drei aber sind kleine Fahrzeuge, die letzten beiden (1240 Tonnen) noch kleiner wie die Hohenzollern (1700 Tonnen), und räumlich absolut ungeeignet, als Fahrzeuge zur Aufnahme eines Admiralstabes zu dienen, ein Mangel, der sich beim Zusammentritt mehrerer Geschwader zum Manöver in größerem Flottenverbande sehr nachteilig für das militärische Interesse fühlbar macht.

H. Torpedoboote.

Deutschland besaß 1888, nachdem 4 Jahre vorher eine außerordentliche Bewilligung des Reichstages im Wege eines Kredits von 17 Millionen Mark herbeigeführt war, eine Torpedoflotte von solcher Ausdehnung und Beschaffenheit, daß sie als die beste aller Marinen bezeichnet werden konnte. Im ganzen sollten nach der von General von Caprivi 1884 vorgelegten Denkschrift 150 Torpedoboote

gebaut werden. Es wurde dementsprechend in kürzester Zeit diese Zahl zu beschaffen gesucht und fortwährend durch Erprobungen und Verbesserungen auf der Höhe der Zeit gehalten, und so eine Waffe zur Küstenverteidigung in engerem Sinne, die bei günstigen Witterungsverhältnissen auch auf See verwendet werden konnte, geschaffen, die in ihrer Eigenart und Güte nahezu unerreicht dasteht.

Von den bei Übernahme der Leitung der Marine durch einen Marineoffizier vorhandenen, in Bezug auf den Krieg unwesentlichen anderen Schiffen und Fahrzeugen sehen wir hier ganz ab. Mit Vorstehendem ist im wesentlichen der Zustand der Flotte um die Mitte des Jahres 1888, als jener Wechsel an leitender Stelle eintrat, dargestellt. Es erübrigt nur noch dasjenige hervorzuheben, was bereits seitens der vorigen Marineleitung begonnen, aber noch nicht in Gestalt von fertiggestellten Schiffen in die Erscheinung getreten war. Wir meinen die mit Rücksicht auf den Bau des Nord-Ostseekanals notwendig gewordene, seit 1887 beschlossene und im Etat für 1887/88 zum erstenmal durch Bewilligung der Mittel seitens des Reichstags vorgenommene Vermehrung der Flotte an Panzerfahrzeugen.

Man wollte sogenannte „gepanzerte Kanonenboote“ schaffen, die ein größeres Deplacement haben, schwere Geschütze und Torpedoarmierung führen und vermöge Bau, Manövrierfähigkeit und Geschwindigkeit in der Lage sein sollten, auch größere feindliche Schiffe von der Küste aus in die offene See verfolgen und sie dort jederzeit mit Aussicht auf Erfolg angreifen zu können. Von solchen großen „Kanonenbooten“, neuerdings richtiger Panzerfahrzeuge genannt, sollten zehn erbaut und successive so auf Stapel gelegt werden, daß die bei dem ersten zu machenden Erfahrungen noch bei den anderen benutzt, und doch alle 10 innerhalb 5 Jahren, also kurz vor der Beendigung des Baues des Nord-Ostseekanals, fertig werden konnten. Im Januar 1888 war das erste dieser Panzerfahrzeuge, mit O bezeichnet, auf Stapel gestellt. Diese Vermehrung der Flotte um eine ganz neue, weit über den Rahmen der Kanonenboote oder der kleinen Panzerfahrzeuge der Wespeklasse (siehe C) hinausgehende Schiffsklasse, war eine unter Caprivis Leitung zum erstenmal über den vielumstrittenen Rahmen des Flottengründungsplanes von 1873 hinausgehende Schöpfung! Diese neuen Panzerfahrzeuge der „Siegfriedklasse“ (so bezeichnet nach dem 1889 von Stapel gelaufenen und Siegfried getauften ersten Fahrzeuge dieser Art) haben 3400 Tonnen Deplacement, 4800

Pferdekräfte, Gürtelpanzer in der Wasserlinie, vorn und hinten je einen Panzerturm mit zusammen drei schweren Geschützen. Außerdem leichte Geschütze, Revolverkanonen und Torpedoarmierung. Ihre Bauart als hochbordige Seeschiffe gestattet ihnen, selbst in bewegter See ihre Geschütze zu benutzen; da sie flachbodig und mit Zwillingsschrauben versehen sind, haben sie nur geringen Tiefgang und können auch die engen, flachen Küstengewässer befahren. Sie erweisen sich demnach also als eine wesentliche Verstärkung unserer seegehenden Küstenflotte, da sie die winzigen Boote der in Seegang unbrauchbaren Wespeklasse weit überragen.

Noch eine andere Wandlung in den Ansichten über unsere Flotte muß hier, und zwar ebenfalls aus der Amtszeit des Vorgängers, erwähnt werden. Es ist dies der Ersatz abgängig werdender Kreuzerkorvetten durch Schiffe ganz neuen Typs, die sogenannten „Geschützten Kreuzer". Man hatte längst, schon unter Caprivis Leitung, erkannt, daß die zur seemännischen Ausbildung immerhin unentbehrlichen hochgetakelten Kreuzerfregatten und Korvetten, die Abkömmlinge der alten Linienschiffe, Fregatten und Korvetten, für die moderne Kriegführung zur See mit ihren panzergeschützten, schnellen und mit vorzüglichsten Geschützen armierten Schiffen neuesten Typs vollständig unbrauchbar wurden, und für den überseeischen Dienst diese Schiffe zu halten, erschien denn doch recht kostspielig, da ihre Bemannung sehr stark war, und an fernen Küsten in fast allen Fällen kleinere, dauernd stationierte Schiffe ausreichen. Unter allen Umständen wurden die Fregatten und Korvetten für den Krieg mit jedem Tage weiteren Fortschreitens auf technisch-nautischem und artilleristischem Gebiete wertloser, und es lag die Gefahr nahe, daß dadurch die Zahl unserer zum Gefecht und zum Schutz unseres Handels brauchbaren Schiffe so erheblich verkleinert wurde, daß man den vor vier Jahrzehnten schon als unerläßlich erkannten Anforderungen nicht mehr genügen konnte. Deshalb wurden unter Caprivis Leitung schon neue, ganz eigenartig konstruierte Schiffe auf Stapel gesetzt, obgleich die Lebensdauer der alten Kreuzerfregatten und Korvetten eine solche Maßregel allein noch nicht unumgänglich machte. Im September 1885 und im Mai 1886 setzte man die Ersatzbauten F und G auf Stapel, die im Juli bezw. September 1887 fertig wurden. Es sind dies die Kreuzerkorvetten „Irene" und „Prinzeß Wilhelm", und eine dritte Kreuzerkorvette dieser Art, H, war bereits bewilligt, als 1888 der Wechsel in der Marineleitung eintrat.

Mit diesen Bauten ist aber das allmähliche Verschwinden fast aller alten, mit voller Bemastung versehenen Kreuzerfregatten und Korvetten bereits thatsächlich und zwar mehrere Jahre vor dem Wechsel in der Marineleitung in die Wege geleitet worden.

Die neuen Kreuzerkorvetten führen 14 Geschütze, sind 4400 Tonnen groß, haben 8000 Pferdestärken, also pro Tonne gut $1^8/_{10}$ Pferdekraft, haben nur 320 Mann Besatzung statt 400—440 der Kreuzerfregatten, 18 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit, sind ganz aus Stahl gebaut und tragen im Innern ein in Höhe der Wasserlinie liegendes gewölbtes Panzerstahldeck, welches die darunter liegenden Maschinen aufs trefflichste schützt. Sie führen zutreffend den Namen „Geschützte Kreuzer", sind thatsächlich in der Lage, nach Schnelligkeit und Armierung unseren Handelsschiffen Schutz zu gewähren, feindlichen Kreuzern entgegenzutreten und dem Handel des Feindes, wenn erforderlich, Abbruch zu thun.

Wer vorurteilslos das hier über die Lage unserer Kriegsflotte im Jahre 1888 Gesagte überblickt, wird erkennen müssen, daß sich schon seit 4 Jahren eine wesentliche Wandlung in der Beurteilung der Kriegsbrauchbarkeit oder militärischen Nützlichkeit der vorhandenen Schiffe und eine Erweiterung des Flottenrahmens vollzogen hatte. Die Panzerfregatten und Korvetten waren, bis auf die vorgenommene Verstärkung des König Wilhelm, unberührt geblieben, aber es war Torpedoschutzvorrichtung und Torpedoarmierung eingeführt; die kleinen Panzerfahrzeuge (Wespe) begann man durch ganz neue Schiffstypen (Siegfriedklasse) zu ergänzen, die Kreuzerfregatten und Korvetten suchte man durch die neuen geschützten Kreuzer anscheinend dem Aussterbeetat nahe zu bringen, die Avisos wurden durch gefechtsbrauchbare Schiffe ergänzt, die Kanonenboote als solche verschwanden aus der Küstenverteidigung ganz, die wenigen noch brauchbaren halfen den in zu geringer Zahl vorhandenen kleinen Kreuzern in der Erledigung des überseeischen Stationsdienstes. Ganz neu war die Waffe der Torpedoboote (größere Divisionsfahrzeuge und kleinere Boote), die die ganze Küstenverteidigung nicht nur, sondern die Taktik des Kampfes zur See erheblich umgestalteten.

Thatsächlich also haben unter Caprivis Leitung nicht unwesentliche, zum Teil durch die Technik, zum Teil durch die Vergrößerung unserer wirtschaftlichen Interessen bedingte Wandlungen in der Ausgestaltung unserer Marine stattgefunden.

7. Die Denkschrift zum Etat für 1889/90.

Die Forderungen, welche in einer Höhe von rund 117 Mill. Mark im Etat für 1889/90 für die Marine gestellt und durch eine Denkschrift begründet wurden, „überraschten" in weiten Kreisen. Zieht man in Betracht, daß eine eingehendere Kenntnis unserer Marine-Angelegenheiten bei der Bevölkerung nicht existiert, und daß von unseren Abgeordneten, sehr wenige derselben ausgenommen, dasselbe gilt, so kann das nicht befremden. Gleichzeitig sorgte eine nicht ungeschickte und auf die Unkenntnis der Wähler spekulierende Agitation der Oppositionsparteien, namentlich der Deutschfreisinnigen, dafür, daß die Aufmerksamkeit der breiten Massen vornehmlich auf die Thatsache der Geldforderung, nicht aber auf die Prüfung des sachlichen Inhaltes der Denkschrift hingelenkt wurde. Wer aber prüfend die Vergangenheit überblickt, die verschiedenen Hinweise älterer amtlicher Kundgebungen und gelegentlicher Bemerkungen im Parlament im Auge behält und die Denkschrift von sachlichen Gesichtspunkten prüft, muß zu der Erkenntnis kommen, daß dieselbe zunächst die Konsequenzen der technischen Entwickelung unserer und der fremden Marinen im Hinblick auf das, was seit 1848 und 1873 als die unabänderliche Aufgabe unserer Flotte bezeichnet ist, zieht, und hierin anstrebt, das nachzuholen, was infolge technischer Umwälzungen einstweilen zurückgestellt werden mußte. Wir lassen nachstehend die Denkschrift ihrem Hauptinhalte nach selbst sprechen. Sie hält die Kontinuität in der Entwickelung ausdrücklich aufrecht, und beginnt mit folgendem Satze:

> „Es ist in der Denkschrift zum Etat der Marineverwaltung vom Etatsjahre 1887/88 bereits darauf hingewiesen worden, in wie hohem Grade andere Marinen durch Neubauten moderner schwerbewaffneter und schneller Schiffe die deutsche Marine überflügelt haben."

Hier wird also konstatiert, daß bereits die von Caprivi vorgelegte Denkschrift die Notwendigkeit feststellte, in dieser Hinsicht Versäumtes nachzuholen; ja jene hatte bereits die Gründe dargelegt, aus welchen es „nicht ratsam" sei, an den Festsetzungen des Flottengründungsplanes von 1873 starr festzuhalten; rechnete dieser doch ganz naturgemäß mit einem ganz anderen, jetzt veralteten Material an Schiffen und Armierungen. — Die letzte Denkschrift fährt dann fort:

> „Den Anforderungen der modernen Kriegsführung zur See ist in vollem Maße Rechnung getragen

worden in allem, was das Torpedowesen betrifft, und hierin war Deutschland bis vor kurzer Zeit allen anderen Marinen voraus.

„Die möglichst schnelle Bereitstellung dieser Defensivmittel hat indeß die Befriedigung anderer, sich immer dringender geltend machender Bedürfnisse zunächst in den Hintergrund drängen müssen und hierunter hat namentlich die eigentliche Schlachtflotte gelitten. Einer solchen kann aber im Hinblick darauf, daß eine wirksame Defensive nur denkbar ist, wenn sie durch eine kräftige Offensive unterstützt werden kann, ebensowenig entraten werden, wie einer genügenden Anzahl moderner geschützter Kreuzer zum Schutze des eigenen und zur Schädigung des feindlichen Handels.“

Schon Caprivi hatte wiederholt betont, daß „ohne den Hintergrund einer gepanzerten Schlachtflotte“ eine wirksame Defensive nicht denkbar sei. — Die neue Denkschrift giebt dann folgende Darstellung unserer Schlachtflotte:

„Ein den Anforderungen der Neuzeit vollkommen entsprechendes Schlachtschiff besitzt die deutsche Flotte nicht. Seit dem Jahre 1884 hat der Bau solcher Schiffe bei uns geruht, und für die teils nicht mehr vorhandenen, teils unbrauchbar gewordenen Schiffe „Prinz Adalbert“[1]), „Großer Kurfürst“[1]), „Kronprinz“, „Friedrich Karl“ und „Hansa“ ist ein Ersatz bis jetzt noch nicht in Angriff genommen.

„Unsere Schlachtflotte besteht in ihrer Masse aus noch brauchbaren, aber nicht mehr zeitgemäßen Schiffen, deren Minderwertigkeit in demselben Maße zunimmt, wie andere Nationen auf dem Gebiete des Baues von Schlachtschiffen fortschreiten.

„Man kann sich dem Ernste dieser Thatsache nicht verschließen, und es muß ausgesprochen werden, daß es die höchste Zeit ist, nunmehr mit dem Bau nicht eines, sondern mehrerer, allen Anforderungen der Gegenwart genügender größerer Schiffe schleunig vorzugehen. Es muß für die Schlachtflotte wenigstens ein Kern vollwertiger Schiffe geschaffen werden, an welchen die minderwertigen

---

[1]) Großer Kurfürst und Prinz Adalbert wurden abgängig während der Oberleitung der Marine durch Stosch (1878) bezw. durch Caprivi (1884).

sich anlehnen können und dadurch bei gemeinsamer Aktion in ihrem Gefechtswert gehoben werden.

„Die Marineverwaltung beabsichtigt nicht, Schiffe von so bedeutender Größe zu bauen, wie Italien sie besitzt und noch baut. Die Schiffsgrößen, bis zu denen wir gehen können, sind uns durch die Verhältnisse unserer Küsten und Häfen vorgezeichnet; diese gestatten uns, Schiffe bis zu einem Deplacement von 9000—10 000 Tonnen zu bauen, eine Größe, welche im übrigen vollkommen genügt, um gut manövrierende, schwer armierte, allen Ansprüchen der Neuzeit entsprechende Schiffe von hinreichender Geschwindigkeit zu bauen, alle Fortschritte der Technik bei ihnen zu voller Anwendung zu bringen. Sowohl das Beispiel anderer Nationen und die bei ihnen gemachten Erfahrungen, als eigene eingehende Untersuchungen und Erwägungen haben uns jetzt den Weg erkennen lassen, auf dem bezüglich der Panzerschiffbauten vorgegangen werden muß und können damit die in dieser Beziehung noch in der Denkschrift des Jahres 1887/88 zum Ausdruck gelangten Bedenken nunmehr als überwunden angesehen werden. Wir können daher mit der Ausführung der in der Admiralität entworfenen und nach allen Richtungen hin wohlerwogenen Konstruktionen vorgehen, sobald der Marineverwaltung die Mittel hierzu zur Verfügung gestellt sein werden.

„Wenn im Etat 1889/90 vier solcher Schiffe eingestellt sind, so ist das geschehen, um damit mit einem Schlage ein aus völlig gleichen Schiffen bestehendes Geschwader als Kern der Schlachtflotte zu schaffen. Auf solche Gleichförmigkeit in der Zusammensetzung der einzelnen Geschwader, aus denen eine Flotte gebildet wird, muß aber vom taktischen Gesichtspunkt aus der größte Wert gelegt werden."

In diesen prägnanten und das Wesen der Sache treffenden Sätzen legte die Denkschrift die Notwendigkeit der Schaffung eines Kerns von vier gepanzerten Schlachtschiffen dar, um die abgängig gewordenen (2) und die demnächst abgängig werdenden (3) zusammen fünf Panzerschlachtschiffe durch vier neue zu ersetzen. Von einer Vermehrung unserer Schlachtflotte ist also hier mit keinem Worte die Rede! Weiter fährt die Denkschrift fort:

„Mit den für den Küstenschutz im engeren Sinne

gegenwärtig vorhandenen Panzerfahrzeugen verhält es sich ähnlich wie mit den Schlachtschiffen. Der größte Teil derselben ist, wenn auch noch brauchbar, so doch teils veraltet, teils den an sie zu stellenden allgemeinen Anforderungen nicht mehr hinreichend gewachsen[1]). Dagegen steht zu erwarten, daß die Fahrzeuge von der Klasse des jetzt im Bau begriffenen Panzerfahrzeuges O allen Anforderungen der Küstenverteidigung in vollem Maße entsprechen werden.

„Es ist die Herstellung 10 solcher Fahrzeuge vorgesehen[2]) und scheint es im Hinblick auf die Minderwertigkeit der gegenwärtig vorhandenen Panzerfahrzeuge notwendig, mit dem Bau der übrigen 9 Fahrzeuge so schleunig als möglich vorzugehen. Es wird dann, abgesehen von dem noch rückständigen Bau einiger Torpedodivisionsboote und von den im Laufe der Zeit naturgemäß gelegentlich notwendig werdenden Ersatzbauten, namentlich für die schneller sich abnutzenden Torpedoboote, ein vorläufiger Abschluß in der Beschaffung von Fahrzeugen für die Küstenverteidigung im engeren Sinne eintreten können.

„Die Kreuzerfregatten haben schon seit einer Reihe von Jahren (!) nur noch für Schulzwecke und im überseeischen Dienste als Flaggschiffe ꝛc. Verwendung gefunden.

„Einen Ersatz für aufgebrauchte Schiffe dieser Klasse zu schaffen, liegt nicht in der Absicht. Die Marineverwaltung beabsichtigt vielmehr, die Kreuzerfregatten des Schulgeschwaders allmählich durch Panzerschiffe zu ersetzen und aus dem Schulgeschwader ein permanentes Übungsgeschwader zu machen. Wie der Rekrut der Armee in dem Verbande, in dem er vor den Feind gehen soll, aus- und fortgebildet wird, so muß auch das Personal der Marine, sobald dasselbe die erste vorbereitende Ausbildung empfangen hat, da weiter fortgebildet werden, wo seine Thätigkeit für den Krieg in Anspruch genommen

[1]) Dies stimmt mit dem von uns im vorigen Abschnitt (C. Panzerfahrzeuge) Gesagten überein. Namentlich, daß man nun mit dem Bau der Fahrzeuge des Siegfried-Typs „so schleunig als möglich vorgehen" müsse, wie die Denkschrift im nächsten Absatz sagt, bestätigt, daß die 1876—78 erbauten kleinen Panzerfahrzeuge wenig taugen.

[2]) Wie schon früher erwähnt, ist diese Herstellung 1887 unter Caprivis Leitung schon begonnen worden.

werden soll, also auf Schlachtschiffen. Es erscheint das gegenwärtig um so notwendiger, als die Ausbildung in der Takelage bei den Marinen der Neuzeit gegenüber den sonstigen Anforderungen immer mehr in den Hintergrund tritt."

In diesem Absatz der Erklärung, daß es notwendig sei, die Fortbildung der Mannschaften auf Panzerschiffen in den Vordergrund zu stellen, und aus dem daraus sich ergebenden, erheblich veränderten Indiensthaltungsplan (vgl. Etat 1889/90 und 1890/91) liegt eine viel größere „Wandlung" in den Anschauungen der Marineleitung ausgedrückt, als in den Forderungen für Schiffsbauten. Wenn diese Wandlung jedoch wenig oder gar keine Aufmerksamkeit erregt hat, so liegt dies darin, daß sie sich, weil sie Geldforderungen nicht stellte (die theurer im Dienst zu haltenden Kreuzerfregatten fallen ja fort), nicht so recht zur Agitation eignete! Die Denkschrift fährt dann fort:

„Ähnlich (wie mit den Kreuzerfregatten) verhält es sich mit den Kreuzerkorvetten. Vollkommen brauchbar für den Kreuzerkrieg können von ihnen nur drei bezeichnet werden. Drei weitere können noch in dem ersten Stadium des Kreuzerkrieges verwandt werden, die übrigen sind hierfür unbrauchbar[1]). Gegenwärtig finden drei solche Schiffe noch Verwendung im überseeischen Dienst. Es liegt aber in der Absicht, auch diese, wenn es die Verhältnisse gestatten, zurück zu beordern und da, wo nötig, durch kleine Kreuzer zu ersetzen.

„Die als völlig brauchbar bezeichneten drei Schiffe genügen aber angesichts der energischen und erfolgreichen Bestrebungen anderer Nationen auf diesem Gebiete bei weitem nicht. Konnten bisher für den Kreuzerkrieg wenigstens die schnelleren unserer Korvetten noch in Betracht kommen, so kann hiervon nicht mehr die Rede sein, seitdem selbst untergeordnete Marinen sich in der Lage befinden, mit schwer armierten geschützten Kreuzern von großer Geschwindigkeit und Kohlenkapazität in allen Meeren aufzutreten, und seitdem die Geschwindigkeit der Handelsdampfer, welchen

[1]) Die Kreuzerkorvetten sind von 1872—1887 erbaut, von denen nur die 1887 erbauten (2) bezw. auf Stapel stehende (1) als vollkommen ausreichend bezeichnet werden.

die Kriegsschiffe zur Erfüllung ihrer Bestimmung überlegen sein müssen, eine erhebliche Steigerung erfahren hat."

In einem folgenden Satze wird die Verwendung von Handelsschiffen zum Kreuzerkriege neben den eigenen Kreuzerschiffen als unthunlich bezeichnet; sodann begründet die Denkschrift die Zahl von im ganzen 10 Kreuzerkorvetten (geschützte Kreuzer) wie folgt:

„England hat in den letzten Jahren den Bau von 10 solcher schnellen geschützten Kreuzer teils vollendet, teils in Angriff genommen, besitzt außerdem noch 22 teilweise geschützte, d. h. über Maschine und Kesseln mit Schutzdeck versehene Kreuzer. Frankreich besitzt 19, Italien 15, Spanien und Amerika je 11, Rußland 4 geschützte Kreuzer oder hat sie in Aussicht genommen. Hiernach dürfte die Zahl von 10 Kreuzerkorvetten für die deutsche Marine nicht zu hoch gegriffen sein, eine Zahl, auf welche die drei noch brauchbaren Schiffe zu bringen sind, so daß noch 7 solcher Schiffe zu bauen wären.

„Eine ganz andere Bestimmung als die Kreuzerkorvetten haben diejenigen Fahrzeuge, deren das Reich zum Dienst an den Küsten seiner überseeischen Schutzgebiete und anderen Küsten bedarf. Diese Fahrzeuge haben Aufgaben lokaler Art zu erfüllen. Sie bedürfen keiner schweren Armierungen und keines Schutzdecks, auch dürfen sie mit Rücksicht auf ihre specielle Verwendung an flachen bezw. mit Korallenriffen besetzten Küsten nicht zu groß sein, eine mittlere Geschwindigkeit genügt. Den klimatischen Verhältnissen der Stationsorte angemessene innere Einrichtung ist für diese Fahrzeuge wichtiger, als hervorragende Gefechtseigenschaften, sie sollen nur den laufenden Dienst auf den Stationen erledigen, während zur größeren Machtentwickelung auf von der Heimat zu entsendende größere Schiffe gerechnet werden muß. Zu letzterem Zweck genügen die vorhandenen Kreuzerfregatten und Kreuzerkorvetten älteren Ursprungs auf Jahre hinaus. Derartige Schiffe mit großer Besatzung ständig auf den einzelnen Stationen zu haben, erlauben die Personalverhältnisse zur Zeit nicht, soll nicht die Kriegsbereitschaft beeinträchtigt werden. Unter diesen Voraussetzungen genügen auf den Stationen gegenwärtig 9 solcher im Etat als Kreuzer be-

zeichnete Stationsfahrzeuge, und zwar an der afrikanischen Westküste 2, an der Ostküste 2, in Ostasien 2, in der Südsee und Australien 3.

„Was wir davon besitzen — und hierzu müssen auch die gegenwärtig den Dienst als Stationsfahrzeuge mit versehenden Kanonenboote von der Hyäne-Klasse gerechnet werden —, wird allmählich durch Alter unbrauchbar und dann durch Fahrzeuge von der Klasse der „Schwalbe" ersetzt. Eine weitere Vermehrung oder vielmehr ein fortgesetzter Bau von Stationsfahrzeugen ist daher nur insoweit erforderlich, als die gegenwärtig vorhandenen Fahrzeuge dieser Art nach und nach unbrauchbar werden und die Bereithaltung einer gewissen Reserve zu sofortigem Ersatz im Bedarfsfalle notwendig erscheint."

Nachdem dann der Bestand und die Verwendung näher erörtert sind, wird bemerkt, daß der Neubau von 4 Kreuzern (Stationsfahrzeugen) notwendig sei. Dann fährt die Denkschrift fort:

„Zum Schluß sei noch der Avisos gedacht. Ihre Unentbehrlichkeit für die Kriegsführung sowohl auf hoher See wie an der heimatlichen Küste ist schon bei früheren Gelegenheiten so eingehend nachgewiesen worden, daß von einer weiteren Erörterung dieser Frage wohl Abstand genommen werden kann. Auch diese Klasse von Schiffen hat infolge der Zunahme der Geschwindigkeit aller anderen Schiffsklassen, auch der Schlachtschiffe, bei allen Nationen eine so erhebliche Steigerung ihrer Leistungen erfahren müssen, daß Avisos, die vor wenigen Jahren noch als mustergültig erschienen, jetzt als veraltet betrachtet werden müssen.

„Es ist in den vorstehenden Betrachtungen mehrfach darauf hingewiesen worden, wie die deutsche Flotte durch andere Marinen zweiten Ranges im Bau moderner Schiffe, namentlich Schlachtschiffe und geschützter Kreuzer, überflügelt worden ist.

„Eine Anlage der Denkschrift enthält den Belag hierfür. Danach besitzt Rußland bei einem jährlichen Marinebudget von 126 702 000 M., von denen 47 413 500 M. auf den Schiffsbau entfallen, unter 17 Panzerschiffen 6 neue von 6000 bis 10 180 Tonnen und hat noch 4 Schiffe von 7570 bis 10 180 Tonnen auf dem Stapel, während 4 ge-

schützte Kreuzer verschiedener Größe fertiggestellt sind. Italien besitzt an fertigen Schiffen modernster Konstruktion und Bewaffnung 7 Panzerschiffe von 11000 bis 13898 Tonnen, sowie 14 geschützte Kreuzer, und 3 Panzerschiffe nebst 1 geschützten Kreuzer befinden sich im Bau. Das Budget der italienischen Marine für 1888/89 beträgt 83398800 M., von denen 22200000 M. auf den Schiffsbau entfallen.

„Wenn in der Nachweisung über den Bestand und die Bauten fremder Marinen auch Frankreich aufgenommen worden ist, so ist das nicht geschehen, um in einen Vergleich mit dieser Marine ersten Ranges einzutreten und ihre gewaltige Schlachtflotte der unserigen gegenüberzustellen, vielmehr interessiert hierbei nur die große Zahl von geschützten Kreuzern, mit deren Bau in Frankreich vorgegangen ist und noch wird. Frankreich besitzt bereits 7 geschützte Kreuzer von 1280 bis 7000 Tonnen und hat deren noch 12 weitere allerneuester Konstruktion im Bau.

„Eine Vermehrung des Personals über die in der Denkschrift 1887/88 festgesetzte Grenze hinaus erscheint zunächst nicht geboten und zweckmäßig; erst nach Ablauf des in der Denkschrift angegebenen Termins und nachdem eine größere Zahl der beabsichtigten Bauten in Angriff genommen sein wird, wird es erforderlich werden, auch eine weitere Erhöhung des Personalbestandes vorzusehen.

„Das im vorstehenden Dargelegte resumiert sich nun dahin, daß für die deutsche Marine, um ihr denjenigen Platz unter den Seemächten zu geben, welcher den politischen, militärischen und überseeischen Interessen des Deutschen Reichs entspricht und ein Bündnis mit Deutschland auch in maritimer Beziehung zu einem erwünschten und gesuchten macht, abgesehen von denjenigen Schiffsbauten, für welche Etatsmittel bereits bewilligt sind, folgende Neubauten unabweisbar erscheinen:

„4 Panzerschiffe neuester Konstruktion, 9 Panzerfahrzeuge (für die Küstenverteidigung), 7 Kreuzerkorvetten (geschützte Kreuzer), 4 Kreuzer (ungeschützt, Stationsfahrzeuge), 2 Avisos, 2 Torpedodivisionsboote.

„Der Kostenaufwand für diese Schiffe beträgt einschließlich Ausrüstung, aber ausschließlich Artillerie und Torpedo-Armierung:

„4 Panzerschiffe à 9 300 000 M., in Summe 37 200 000 M., 9 Panzerfahrzeuge à 3 500 000 M., in Summe 31 500 000 M., 7 Kreuzerkorvetten à 5 500 000 M., in Summe 38 500 000 M., 4 Kreuzer à 1 600 000 M., in Summe 6 400 000 M., 2 Avisos à 1 000 000 M., in Summe 2 000 000 M., 2 Torpedodivisionsboote in Summe 1 200 000 M., zusammen also 116 800 000 M."

Die Denkschrift schließt dann wörtlich:

„Die erbetenen Bauten auf einen größeren Zeitraum, als angegeben, zu verteilen, erscheint durchaus unzuläßig. Mit jedem Jahre, das wir länger zögern, das Notwendige zu schaffen, sinkt das jetzt schon minderwertige Material an Schiffen, namentlich an Schlachtschiffen, im Werte und mit jedem Jahre wird es schwerer werden, den Marinen zweiten Ranges wieder gleichzukommen. Das von der Marineleitung bisher eingeschlagene Verfahren, zunächst den Anforderungen der Defensive im engeren Sinne gerecht zu werden und bezüglich des Baues größerer Schiffe vorerst eine abwartende Haltung einzunehmen, kann auch jetzt noch nur als vollkommen richtig bezeichnet werden. Die Bedürfnisse für die begrenzte Küstenverteidigung sind aber durch die vorhandenen Streitmittel und die im Princip bereits bewilligten neuen Panzerfahrzeuge befriedigt und bezüglich der für Schlachtschiffe und Kreuzerkorvetten zu wählenden Typen können wir nunmehr nicht mehr im Zweifel sein.

Es liegt hiernach jetzt kein Grund mehr vor, mit dem Bau solcher Schiffe zurückzuhalten und je schneller die unserer Flotte entstandenen bedenklichen Lücken ausgefüllt werden, desto höheren Wert werden die neu erbauten Schiffe für uns haben."

Die Denkschrift zollt an mehreren Stellen dem bisherigen Verfahren in der Verwaltung der Marine vollständige Anerkennung. Sie stützt ihre Ausführungen so klar und ausdrücklich auf die Auslassungen früherer Denkschriften, daß ein großes Maß von — Un-

befangenheit dazu gehört, in ihr einen radikalen Bruch mit dem bisherigen System erkennen zu wollen. Bekanntlich haben dies die Oppositionsredner zu behaupten versucht, es als einen Teil ihrer Abneigung gegen die neuen Forderungen hingestellt, im übrigen aber sich in eine Kritik der Einzelpositionen des Etats eingelassen, die, wie ihr ganzes Verhalten, einer etwas näheren Beleuchtung bedarf. Dies wird Aufgabe des nun folgenden zweiten Teils unserer Arbeit sein.

Zweite Abteilung.

Die Opposition gegen die Entwickelung unserer Marine.

1. Die Entstellungen vermittelst der Etatszahlen.

Die bedeutenden Summen, um welche es sich bei der geplanten und notwendig gewordenen Weiterentwickelung unserer Marine handelt, boten der Opposition scheinbar leichtes Spiel zum Kritisieren der Vorlage, die in ihrer trefflichen, knappen und dabei sachlich erschöpfenden Begründung für jeden ernsthaft Urteilenden unangreifbar war.

Zunächst galt es in der vorigen Session, durch die Presse und nachfolgende Parlamentsreden, welche nur die in den „deutsch"-freisinnigen Leitartikeln breit getretenen Gedanken mit einem noch größeren Aufwand von Worten wiederzugeben vermochten, Stimmung gegen die 117 Millionen zu machen. Nichts ist leichter, als dem deutschen Philister das Gruseln vor Steuerüberbürdung und damit verbunden die Anschauung beizubringen, als gehe die Regierung nur darauf aus, die Bevölkerung mit unnötigen Ausgaben zu belasten. 117 Millionen für Schiffe, dazu noch einige Millionen für Geschütz- und Torpedoausrüstung, im ganzen rund 150 Millionen, das war ja selbstverständlich ganz unerhört, ein Bruch mit der Vergangenheit, ein unverantwortliches Arbeiten ins Große, dem ja, wie die Freisinnigen versicherten, nur die Absicht zu Grunde liegen konnte, eine „Flotte ersten Ranges" zu schaffen, also es England und Frankreich auf dem Meere gleich zu thun. Dies der Bevölkerung einzureden, um so einen Vorwand für Abstriche bei dem als unumgänglich Nachgewiesenen zu haben, war die Taktik der Opposition. Man mußte sich frühzeitig zu decken suchen!

Mit Zahlen läßt sich viel beweisen. So wurde von der Opposition gesagt, Caprivi hätte erklärt, mit jährlich etwa 8 Millionen auf 5 Jahre auszukommen, jetzt aber sei man schon im Vorjahre

über diesen Betrag hinausgegangen, und habe weiter dann die einmalige Ausgabe des Vorjahres von 16 Millionen mit einem Sprung auf 50½ Millionen erhöht! Das kennzeichne den Umschwung in den Anschauungen, und es sei damit die Absicht, eine Flotte „ersten Ranges“ zu schaffen, bewiesen. Der Marine-Etat werde an dauernden Ausgaben um 2½ Millionen jährlich belastet, steige also auf 38 287 595 Mark, d. i. um rund 7 %. — Diesen Ausführungen gegenüber erscheint folgender zahlenmäßiger Nachweis am Platze:

Zur Lösung der Aufgaben des Flottengründungsplans von 1873 waren 23 Panzerschiffe, 20 ungepanzerte Kreuzerfregatten bezw. Korvetten, 6 Avisos, 18 Kanonenboote u. s. w. bestimmt. Diese Panzerschiffe sind aber, obgleich die Mittel dafür in den 474 Millionen des Jahrzehnts 1873/83 mitveranschlagt waren, niemals vollzählig vorhanden gewesen! Es wurden 442½ (statt 474) Millionen verwendet, aber es fehlten verschiedene Schiffe! Ob dies ein Vorteil für die Wehrhaftigkeit Deutschlands war, lassen wir dahingestellt; wenn der Abg. Rickert die unter diesen Umständen gemachte Ersparnis von einigen Millionen für etwas besonders Lobenswertes hält, so erscheint dies doch von recht zweifelhaftem Werte. An den im Flottengründungsplan geforderten Schiffen fehlten nämlich 1883: eine Panzerfregatte, eine Panzerkorvette (erst im Bau), eine Ersatz-Panzerkorvette für eine vorhandene unbrauchbare, ein Panzerfahrzeug, 2 Panzerfahrzeuge (noch im Bau), nahezu die Hälfte von 18 Kanonenbooten, ein Artillerieschulschiff und mehrere der 28 Torpedoboote. Was will bei solcher Ausführung des Plans die gemachte Ersparnis besagen?!

Nach 1883 trat hierin keine Besserung ein, die Ausgaben für Schiffsneubauten zur Ergänzung blieben erheblich hinter den früheren zurück. Später wurde der Versuch gemacht, die Ersatznotwendigkeit in Prozenten vom Wert der Flotte zu berechnen und dementsprechend die Ausgaben zu quotisieren; ein Verfahren, wie es bei Handelsschiffen in gewissen Grenzen üblich ist, das bei Kriegsschiffen, die in ihrem militärischen Werte unbedingt auf der Höhe der technisch rasch wechselnden Anforderungen stehen müssen, aber doppelt bedenklich erscheint. Die Denkschrift 1887/88 fixierte den Wert der Flotte auf 200 Millionen, die bei einer angenommenen 30jährigen Lebensdauer und also 3⅓ % Ersatz jährlich 6⅔ Millionen erfordern. Diese Rechnung ist künstlich niedrig gehalten; denn in England rechnet man, abgesehen von den durch die technischen Fortschritte er-

zwungenen Veränderungen, für Panzerschiffe höchstens 25 Jahre, für Korvetten und kleinere Schiffe nur 15 Jahre. Obige Quote war also thatsächlich viel zu klein. Die Denkschrift giebt dann auch selbst an anderer Stelle zu, unter 10 Millionen könne man für Ersatzbauten nicht wohl veranschlagen. Dann aber — und das ist das Auffallende — setzte sie ohne weiteres diesen Betrag für die nächsten fünf Jahre auf nur je 5 (statt 10) Millionen herab! Dies erscheint geradezu unbegreiflich, da sie weiter sagt, daß schon seit fast 10 Jahren nur 2,9 (statt 10) Millionen auf Ersatzbauten verwendet sind! — Nun waren 4 Panzerkanonenboote neu zu bauen, im Betrage von 14 Millionen, innerhalb fünf Jahren, macht pro Jahr 2,8 Millionen für Neubauten, zusammengerechnet mit den auf 5 Millionen willkürlich herabgesetzten Ersatzbauten also 7,8 = rund 8 Millionen für Ersatz- **und** Neubauten!

Diese so gewonnenen 8 Millionen jährlicher Schiffskosten sind diejenigen, welche jetzt, wo sich die Folgen zeigen, immer und immer wieder von den freisinnigen Rednern und Zeitungen der Bevölkerung mahnend als die durchaus genügende Jahresausgabe angeführt werden. Mit welchem Recht, das sagt in einer an das Vernichtende streifenden Selbstkritik dieselbe Denkschrift (1887/88,) der obige Zahlenangabe entstammt, indem sie schreibt, diese Wirtschaft könne erfolgen:

> **„allerdings auf Kosten des kriegerischen Wertes und der kriegerischen Leistungsfähigkeit unserer Flotte und unter verhältnismäßiger Mehrbelastung späterer Jahre!“**

Wir glauben, die Anführung dieser amtlichen Thatsache genügt, um die Manipulationen der Herren Rickert und Genossen mit den be—rühmten 8 Millionen gegenüber dem jetzt amtlich abgegebenen Urteil über unsere Flotte gebührend festzunageln.

Was will es da bedeuten, wenn ein freisinniges Wahlflugblatt zum Etat der Landarmee stolz behauptet:

> „ein Teil der Militärausgaben ist von den Freisinnigen ohne weiteres bewilligt, weil es sich um bessere und wirksamere Waffen (für die Landarmee) handelte.“

Sind die für die Marine jetzt geforderten besseren Schiffe und Geschütze vielleicht **keine** Waffen? Warum werden diese „Waffen“, welche Persönlichkeiten, wie der hochverdiente leider verstorbene Admiral Graf Monts, der einer unserer tüchtigsten Marineoffiziere war, und wie ferner der Staatssekretär des Marineamts, Admiral

Heusner so dringend im Reichstage befürworteten, nicht „ohne weiteres bewilligt?"

Die Erklärung ist die: Indem man mit einer leichtfertig zusammengesetzten Zahl (8 Millionen) in unverantwortlicher Art operierte, und diese Zahl in Gegensatz zu den jetzigen Forderungen stellte, rechnete man darauf, daß die breite Masse der Bevölkerung, die Wähler, nicht wissen, daß dieselbe Denkschrift, der jene Zahl entnommen, bereits mit dürren Worten sagte, daß **wir** ihrer Finanzgebahrung wegen heute eine unverhältnismäßig hohe Mehrbelastung zu tragen haben würden!

Es ist dringend nötig, daß man sich diese Unaufrichtigkeit der Taktik vor Augen halte!

2. Das „Verlassen des bisherigen Systems".

Selten ist mit größerer Hartnäckigkeit und mit geringerer Berechtigung eine Behauptung aufgestellt und wiederholt worden, als der von den Freisinnigen bis zum Überdruß wiederholte Ausspruch, die Marineverwaltung verlasse das bisherige System, und erhebe die Mehrforderungen, um Deutschland in die Reihe der Seemächte „ersten Ranges" einzuführen. Herr Rickert hat, am 9. Januar 1890 diese Behauptung präciser gefaßt, indem er sagte:

> „Die Denkschrift der Marineverwaltung läßt die früheren Ziele, die seit 1873 der Marine gestellt sind, fallen. Heute handelt es sich um ein Einrücken in die Machtsphäre der größeren maritimen Mächte." (Herr Rickert hatte unmittelbar vorher England und Frankreich in erster Linie genannt.)

Daß dies eine objektive Unwahrheit ist, hat bei der ein Jahr vorhergegangenen ersten Beratung der Marinevorlage der damalige Chef der Admiralität Admiral Graf Monts mit folgenden Worten klar und deutlich gesagt:

> „Es ist mir aufgefallen, daß vielfach betont wurde, es werde jetzt zu einem vollständig andern System übergegangen. Das ist durchaus nicht der Fall. Als der letzte Chef der Admiralität (Caprivi) sein Amt antrat, habe ich die Ehre gehabt, ihm treu zur Seite stehen zu dürfen in dem Ausbau der Marine, und speciell hat er mir die Ehre erwiesen, mir seine Denkschrift zunächst vorzulegen.

Ich habe dem System, das General v. Caprivi befolgte, mit meiner ganzen Überzeugung zur Seite gestanden. Erst mußten wir uns verteidigen können, ehe wir daran denken konnten, zum Angriff überzugehen. Dieses Stadium ist aber erreicht; es ist eine Zufälligkeit, daß es zusammentrifft mit dem Wechsel der Personen. Das System bleibt aber ganz dasselbe, und ich hoffe, daß ich werde zeigen können, wie dankbar ich meinem Vorgänger für seine Thätigkeit bin und für das Große, was er für die Marine geleistet hat."

Die Forderung, daß wir uns verteidigen können müßten, und das eigene Offensivvermögen entwickeln, ist beiläufig schon in den Denkschriften von 1867 und 1873 ganz positiv ausgesprochen. Die neue Denkschrift von 1889/90 besagt, daß „die deutsche Flotte durch andere Marinen zweiten Ranges im Bau moderner Schiffe, namentlich Schlachtschiffe und geschützter Kreuzer, überflügelt worden ist". Indem diese Denkschrift dann in einer Anlage einen Überblick über die Bauten Rußlands, Italiens und Frankreichs giebt, betont sie ganz ausdrücklich folgendes:

„Wenn in der Nachweisung über den Bestand und die Bauten fremder Marinen auch Frankreich aufgenommen ist, so ist das nicht geschehen, um in einen Vergleich mit dieser Marine ersten Ranges einzutreten . . ."

Und wenn sodann die Denkschrift gegen den Schluß sagt:

„Die Bauten auf einen größeren Zeitraum zu verteilen, erscheint durchaus unzulässig. Mit jedem Jahre, das wir länger zögern, das Notwendige zu schaffen, sinkt das jetzt schon minderwertige Material an Schiffen, namentlich an Schlachtschiffen, im Werte und mit jedem Jahre wird es schwerer werden, den Marinen zweiten Ranges wieder gleichzukommen."

Wenn Graf Monts in seiner Denkschrift dies sagt, dann nimmt es sich geradezu „lächerlich" — Herr Rickert hat diesen zarten Ausdruck selbst eingeführt — aus, wenn Herr Rickert im Reichstage die Hörer und draußen die Wähler düpieren will mit der fast grotesken Behauptung:

„Zur Sicherung der Existenz Deutschlands ist diese schnelle Marineentwickelung nicht erforderlich!"

Was verlangte nun die gerade von Herrn Rickert so viel-

gepriesene Denkschrift von 1873? Sie bestimmte das Ziel der deutschen Marine:

1) Schutz und Vertretung des Seehandels auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und Beziehungen.
2) Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen in der Nord- und Ostsee.
3) Entwickelung des eigenen Offensivvermögens, und zwar hat die Flotte:
   a) in den heimischen Küstengewässern dem Feinde durch kräftige Ausfallgefechte mit Schlachtschiffen die Blockade zu erschweren oder unmöglich zu machen;
   b) in fernen Gewässern Flottillen und Küstenforts mit starken und guten seegehenden Schlachtschiffen anzugreifen, aber nicht gegen große europäische Staaten angriffsweise zu verfahren; die Offensive in einem großen Kriege müsse der Armee überlassen bleiben.

Dies sind die Ziele, zu deren Erreichung eine deutsche Flotte gegründet ist, und die nach Herrn Rickerts Behauptung nunmehr von der Marineleitung verlassen sein sollen; Herr Rickert hatte die — Unbefangenheit — zu sagen, es sei „eine unumstößliche Thatsache“, daß die Marineverwaltung jetzt ganz andere Motive und ganz andere „Absichten“ habe. Herr Rickert und alle seine Genossen sind den Beweis für diese Behauptung bis auf den heutigen Tag schuldig geblieben, sie mußten ihn schuldig bleiben, da er überhaupt an der Hand der Thatsachen nicht zu führen ist, und daher haben die Genannten in Parlament und Presse sich darauf gelegt, ihre unwahre Unterstellung recht häufig, direkt und durch eine wenig vornehme Art von Insinuationen, zu wiederholen.

Dies Verfahren wird durch die klaren, bündigen Erklärungen der Marinevertreter (Graf Monts, Contreadmiral Heusner), durch den Wortlaut der jetzigen und der früheren Denkschriften, durch den Wortlaut des Flottengründungsplanes und durch die an der Hand dieser unverdächtigen Maßstäbe geprüften Schiffbauvorschläge auf das Unwiderleglichste zurückgewiesen und stigmatisiert!

Mit ihren durch nichts substantiierten Insinuationen haben die Herren Rickert und Genossen uns an der Küste und die breiten Bevölkerungsschichten im Lande nicht zu täuschen vermocht!

Der Abg. Graf Behr gebrauchte in seiner Rede (am 9. Januar

1890) bezüglich dieses Verfahrens der Herren Rickert und Genossen die Worte:

„es ist Methode in diesem Vorgehen, man will das Volk aufregen“

und er wurde, weil solcher Ausdruck „unparlamentarisch“ erscheint, zur Ordnung gerufen. Wenn der Ausdruck auch unparlamentarisch war, hatte der Graf Behr der Sache nach vielleicht unrecht? Wir sagen nein, denn wenn den Vertretern unserer Marineverwaltung, Ehrenmännern von echter Art, insinuiert wird, sie verfolgten andere Absichten, als sie mit ihren amtlichen Darlegungen sagten, so ist dies eine Art von Insinuation, die geeignet ist, das Volk aufzuregen. Das unterliegt keinem Zweifel; ob Herr Rickert dies bewußt gewollt hat, wissen wir nicht — — — wir wissen nur, daß er im Reichstage dem Grafen Behr erklärt hat, er nehme ihm diese Äußerung nicht so ungeheuer übel. — In gewissem Sinne genügt uns das schon.

Herr Rickert wird es uns nun wohl nicht übel nehmen, wenn wir annehmen, er habe seine Behauptung von dem angeblichen, aber nicht erweisbaren Systemwechsel nur „zu Wahlzwecken“ vorgebracht und stets wiederholt. Wir fürchten aber, hier hat seine Rechnung ein Loch, denn, wenn auch die Wähler in technischen Marinesachen nicht urteilsfähig sind, so können sie doch die Herren Rickert und Richter in manchen Punkten kontrollieren. Zunächst glauben wir, daß sie den amtlichen Versicherungen unserer leitenden höchsten Marineoffiziere einiges Vertrauen schenken, und diese haben Herrn Rickerts Unterstellung bereits zurückgewiesen. Sodann tritt die Ungereimtheit mit der „Flotte ersten Ranges“ doch etwas zu grell zu Tage. England und Frankreich haben nämlich nur etwa das Dreieinhalb- bis Vierfache allein an Panzerschiffen wie wir! Wollten wir eine Flotte ersten Ranges bilden, so müßten wir also etwa 60—70 Panzerschiffe bauen wollen.

Glaubt Herr Rickert, daß er es fertig bringt, den Wählern einzureden, unsere Marineverwaltung wolle (statt 4) jetzt 60—70 Panzerschlachtschiffe bauen?

Bei den Verhandlungen über den Marine-Etat blieb es dem „Führer“ der „Deutsch-Freisinnigen, Herrn Eugen Richter vorbehalten, den vornehmsten Ton in die Debatten einzuführen, der jedoch einseitig — nur bei ihm — blieb. Er sagte, um der wahrheitswidrigen Insinuation, die Marineverwaltung strebe nach anderen Zielen, als den ihr in dem Flottengründungsplane im Interesse des Schutzes unseres Vaterlandes zur See vorgezeichneten, — um dieser

wahrheitswidrigen Insinuation die gehörige Würze zu geben, sagte der genannte Abgeordnete wörtlich (10. Januar 1890):

„Was den jetzigen Plan von dem früheren unterscheidet, ist der Umstand, daß nun jetzt infolge einer subjektiven Marineliebhaberei, die maßgebend geworden ist, mit einer Hast sondergleichen in einem Umfange, an den man niemals gedacht hat, — ich kann sagen — in einer fast abenteuerlichen Weise mit der Vermehrung der Schiffe plötzlich vorgegangen wird."

Dieser Herr Abgeordnete wurde nicht zur Ordnung gerufen! Nur ein Oh! entrang sich der Brust irgend eines auf der Rechten sitzenden Reichsboten, dem diese in der Geschwindigkeit allen, den Reichsboten wie den Marinevertretern und — — — an den Kopf geworfene Verleumdung nicht ganz zuzusagen schien. Herrgott, was wollte denn der Oh-Rufer? Die Ausdrucksform war ja ganz „parlamentarisch": Auf den Inhalt kommt es ja wohl bei Verdächtigungen nicht an, für diesen genießen die Parlamentsredner ja die Immunität! — —

In diesem Kapitel wollen wir mit dem Herrn Eugen Richter schließen; seine Debatteführung soll aber noch in einem anderen gebührend beleuchtet werden.

Und nun zum Schluß dieses Abschnittes kurz einen Überblick über die Sache:

Unsere deutschen Volksvertreter streiten sich im Parlament und Presse in einer wahrhaft erhebenden Weise über die Doktorfrage, ob wir eine Marine dieses oder jenes „Ranges" haben wollen, sollen, können oder — „dürfen"!

Ob dies wohl die Hauptsache der Angelegenheit ist? Oder ist es vielleicht der Kern und das Wesen der unserer Marine gestellten Aufgabe, zu erreichen, was der Flottengründungsplan als Ziele für eine jede deutsche Kriegsflotte 1873, 1867, ja schon Prinz Adalbert 1848 aufstellte?

Als Abschluß dieser „Rang"-Debatten hätte es sich unserer Meinung nach recht hübsch gemacht, wenn irgend ein klarer Kopf unter den Herren Abgeordneten oder den Vertretern der Regierung sich mit der, angemessener Weise vielleicht in eine etwas sarkastische Form zu kleidenden Bitte erhoben hätte:

„M. H.! Vielleicht ist es dienlich, wenn wir bei Beratung dieser wichtigen Frage, ob wir eine Flotte ersten zweiten oder dritten „Ranges" haben dürfen, auch gelegent-

lich uns der Frage zuwenden, ob die für Schiffe, Mannschaften, Kasernen, Oberkommando, Werften und dergl. uns abverlangten Geldbewilligungen vielleicht dem Zweck dienen, die Verteidigungsfähigkeit unseres Vaterlandes und seine Schutzkraft zur See zu sichern und zu erhöhen, und sie auch auf diesen Gesichtspunkt hin prüfen. Wenn wir diese Nebensache so gelegentlich mit ins Auge fassen, dann werden wir uns über die für jeden deutschen Steuerzahler in unserem weiten herrlichen Vaterlande unzweifelhaft in allererster Reihe stehende Frage nach dem „Range" unserer Flotte mit Gottes und der hier versammelten wohlweisen Reichsboten Hilfe in majorem gloriam patriae wohl auch eher verständigen."

3. Die Debatten über den Neubau von vier Panzerschlachtschiffen.

Die Debatten über den erforderlichen Neubau von vier Schlachtschiffen, um die uns fehlenden oder sofort abgängig werdenden fünf Panzerschiffe desjenigen Bestandes (20) zu ersetzen, den wir nach dem Flottengründungsplan von 1873 haben sollen, führten die Herren Barth, Richter, Rickert in der vorletzten und der letzten Session gleich „mitten in die Denkschrift hinein".

Herr Barth citierte, nach einem Schwall überflüssiger Worte (1. Febr. 1889, 32. Sitzung), in die er so nebenbei die Andeutung einflocht, daß man nun über die Küstenverteidigung hinausgehen wolle, die viel mißbrauchten Worte der Caprivischen Denkschrift von 1884:

> „Eine Marine, wie die unsere, kann sich den Luxus fehlgeschlagener **Experimente** nicht gewähren, sie darf konstruktiv wenig wagen."

Sehr schön, unzweifelhaft richtig, geradezu unanfechtbar richtig, aber: Auf den Fall der vorliegenden neuen Denkschrift, von 1889/90 nicht anwendbar, denn in dieser erklärt deren Verfasser, der wohl auch von Herrn Barth als „Fachmann" anzuerkennende Admiral Graf Monts:

> „Sowohl das Beispiel anderer Nationen und der bei ihnen gemachten **Erfahrungen**, als auch eigene **eingehende Untersuchungen** und Erwägungen haben uns **jetzt** den **Weg erkennen lassen**, auf dem bezüglich der Panzerschiffbauten **vorgegangen werden muß** und können damit die in dieser

Beziehung noch in der Denkschrift des Jahres 1887/88 zum Ausdruck gelangten Bedenken nunmehr als überwunden angesehen werden. Wir können daher mit der Ausführung der .... **nach allen Richtungen hin wohlerwogenen Konstruktionen** vorgehen ..."

Herr Rickert hat später (9. Januar 1890) in ähnlicher bezw. noch weniger zu verantwortender Weise als Herr Barth für sich und seine Parteigenossen folgendes betont: „Wir stehen heute noch auf dem Standpunkte (Denkschrift 1887/88) derartige gewagte und kostspielige Experimente mit solchen großen Panzerschiffen könne die Marine nicht mitmachen."

Wir fragen: Wer kann ehrlicher, wahrhaftiger Weise noch von einer Absicht zu **Experimenten** reden, wenn er die obige Stelle der amtlichen Denkschrift gelesen hat? Oder hatten Herr Barth und Rickert die Denkschrift vielleicht nicht gelesen, als sie in der Bekämpfung derselben ihre Anschauungen über Panzerschiffbau zum besten gaben?

Herr Rickert verwahrte sich (am 9. Januar 1890) dagegen, daß man ihn und seine Freunde etwa verantwortlich mache für die Konsequenzen des Beschlusses der nationalen Reichstagsmehrheit, alle vier Panzerschiffe in Angriff zu nehmen, und er bezeichnete solches als „lächerlich". Herr Rickert hat hier unbedingt recht; es wäre lächerlich, ihm und seinen Freunden die Ehre der Verantwortlichkeit für diese im dringendsten Interesse unserer vaterländischen Wehrkraft gefaßten Beschlüsse oder deren wohlthätige Konsequenzen zuschreiben zu wollen. Hier sind selbst wir an der Küste ganz seiner Meinung!

„Alles dasjenige, was die Marine für ihre größere (!) Leistungsfähigkeit bedarf", sind Herr Barth und seine Freunde bereit, zu bewilligen, sobald es ihnen „nur einigermaßen plausibel gemacht" werden kann. Kaum hatte Herr Barth dies gesagt, da bewilligte er statt der für die fünf fehlenden Panzerschiffe geforderten vier neuen Panzerschiffe nur die erste Rate für **ein** neues! Es war ihm also wohl nicht „plausibel" genug, daß man einen Schiffsabgang durch einen Schiffsneubau mindestens doch nahezu vollzählig ersetzt!

Die Gefahr für die Schlagfertigkeit und Wehrkraft einer Marine — wie auch der Landarmee — liegt in der Möglichkeit, daß ihre technischen Mittel, Schiffe, Waffen, überholt werden. Wenn nun eine Panzerflotte aus an sich schon nicht mehr auf der Höhe der

Zeit stehenden Schiffen, von denen fünf fehlen, schnell und nach Möglichkeit sicher auf das erforderliche technische Niveau gebracht werden soll, ist es da nicht richtig, die bei unserer Panzerschiffzahl sehr breite klaffende Lücke sofort durch vier Ersatzschiffe auszufüllen, zumal dieselben nicht a tempo fertig gekauft, sondern in mehrjähriger Bauarbeit erst ausgeführt werden müssen? Wie wenig schlagfertig ist eine solche Marine, wenn sie nur ein Schiff beginnt, und nach dessen Fertigstellung bricht ein Krieg aus? Dann fehlen ihr jene 4 Schiffe, die in neuester Konstruktion vorhanden sein konnten, und alle alten sind entsprechend der vier- bis fünfjährigen Bauzeit des einen neuen Schiffes noch mehr veraltet!

Es ist daher in Bezug auf die Kriegsbereitschaft unbedingt falsch, von vier als notwendig nachgewiesenen Ersatzbauten nur einen in Angriff zu nehmen. — Hat man denn bei der Landarmee auf das definitiv „beste" Gewehr gewartet, ehe man sich zur Neubewaffnung entschloß? Nein! Man hat geglaubt, auf der Höhe der Bewaffnung bleiben und das, was für den Augenblick das beste war, sofort für die ganze Armee beschaffen zu müssen. Ganz in demselben Sinne ist die Notwendigkeit der Beschaffung von vier Panzerschiffen neuester Konstruktion zu beurteilen.

Gegen die geforderten vier Schlachtschiffe hatte der Herr Abg. Rickert sich darauf berufen, daß Caprivi infolge seiner Interpellation auf Grund eines Artikels der Köln. Ztg. am 17. Januar 1888 ihm geantwortet hatte:

> „es ist meine Ueberzeugung, daß diese Marine leisten wird, was möglich ist . ."

Ja das bezweifelt auch heute kein Mensch; aber nur die eine Frage drängt sich auf:

> Kann unsere Marine mit Panzer-Schlachtschiffen neuester Konstruktion kämpfen um auf diese als unerläßlich anerkannte Weise unsere Küsten zu schützen, wenn sie keine solchen Panzerschiffe hat?

Auf eine Beantwortung dieser Frage durch Herrn Rickert wären wir hier an der Küste sehr begierig! Insbesondere werden die breiten Kreise unserer Bevölkerung an der Küste und im Binnenlande, aus denen sich unsere Marine rekrutiert, Herrn Rickert sehr dankbar dafür sein, daß er ihnen im Kriegsfalle die unerläßlichen neuen Waffen, d. i. Schiffe, nicht gewähren will!

Aber die Sache mit dem Ausspruch des Herrn von Caprivi

liegt auch ganz anders, als wie sie Herr Rickert darstellte. Herr von Caprivi hatte nämlich unmittelbar vorher gesagt, er beziehe sich in Hinsicht des technischen Zustandes unserer Flotte auf die Ausführungen in seiner Denkschrift, in denen ausdrücklich hervorgehoben war, daß wir bereits überflügelt seien, oder im Begriff seien, überflügelt zu werden. Also Herr von Caprivi hat selbst die Notwendigkeit des Ersatzbaues von Panzerschiffen schon 1888 konstatiert, und das in derselben Rede, die Herr Rickert gegen diese ein Jahr später geforderten Schiffe zu verwerten sucht!

Noch mehr. Schon die Denkschrift des Herrn von Caprivi von 1884 enthält über die Panzerschiffe folgenden Passus:

> „Die wirksamste Verteidigung der vaterländischen Küste bleibt unter allen Umständen der Sieg in einer Schlacht auf hoher See ..... Es kann mithin darüber kein Zweifel sein, daß gepanzerte Schiffe auch bei den bescheidensten Anforderungen für die deutsche Flotte nicht zu entbehren sind.“

Nachdem sodann die Lücken infolge der fehlenden oder abgängig werdenden Panzerschiffe Großer Kurfürst, Prinz Adalbert, Kronprinz und Friedrich Karl hervorgehoben sind, sagt die Denkschrift weiter:

> „Ob es (beim Ersatz dieser vier Schiffe) vorzuziehen sein wird, statt größerer Schlachtschiffe den Bau gepanzerter Korvetten oder Kanonenboote anzustreben, mag noch unentschieden bleiben, bis ausgedehnte Versuche ein abschließendes Urteil ... gestatten.“

Wenn nun Admiral Graf Monts darauf in der Denkschrift 1889 erklärt, daß wir „bezüglich der für Schlachtschiffe und Kreuzerkorvetten zu wählenden Typen jetzt nicht mehr in Zweifel sein können“, so gilt uns dies Urteil, Herr Rickert möge verzeihen, etwas mehr wie das seinige.

Herr Rickert hat sich natürlich sehr eingehend mit allen Einzelheiten des Etats beschäftigt und uns in dankenswerter Weise Gelegenheit gegeben, seine fachmännische Urteilsfähigkeit zu be—wundern! Der Reichstag hatte trotz seiner oder seines Freundes Barth trefflichen Auseinandersetzungen die ersten Raten für 4 Panzerschlachtschiffe bewilligt. Da steigt — wer wird nicht diese weise Bedenklichkeit loben — dem Herrn Rickert sofort ein ernstes Bedenken auf, und, schnell fertig, wie er mit seinem treffenden Urteil stets ist, sagt er (9. Januar 1890):

„Ich behaupte, daß, wenn die 4 großen Panzerschiffe fertig sind, wir gar nicht im Besitze der Docks sind, um, wenn einmal ein Malheur passiert, den Schaden auszubessern. — — —“

Das klingt sehr klug und weise, nur hat Herr Rickert vergessen, daß wir hier außerhalb des Reichstages wissen, daß die 4 Panzerschiffe gerade die alte Zahl von 20 voll machen, die bisher etatsmäßig waren, also von Docks für neue, d. h. für mehr als 20 Schlachtschiffe, ist gar nicht die Rede! Für diese Schiffe sind aber die Docks und Anlagen vorhanden. Da Herr Rickert die Größe der Schlachtschiffe auch betont, so daß man befürchten könnte, sie seien für unsere Docks zu groß, so ist ihm vielleicht interessant zu erfahren, daß unsere Docks für Schiffe von 10—14000 Tonnen ausreichen, unsere neuen „großen“ Schiffe aber nur 9—10000 Tonnen groß werden, so wie der „König Wilhelm“. Das weise Bedenken des Herrn Rickert löst sich also in leeres Wortgeklingel und seine positive Behauptung in eitel Dunst auf.

„Über den Wert der Panzerschiffe sind die Akten — des Herrn Rickert nämlich — noch nicht geschlossen.“ (9. Januar 1890.) Mit diesen lapidaren Worten schlägt der genannte Abgeordnete alles zu Boden, was solche Fachmänner zweifelhafter Güte wie die Admirale Graf Monts oder Heusner in Denkschriften und mündlichem Vortrage dem Reichstage über die Notwendigkeit des Panzerschiffbaues gesagt haben. Fürwahr, es muß ein erhebendes Gefühl sein, dem zuzuschauen, wie ein „Marinefachmann“ von der Erfahrung des Herrn Rickert so kurzer Hand die alten Seeoffiziere, die das Studium und die Kenntnis ihres Faches sich zur Lebensaufgabe gemacht und hundertfach im Kampf mit den Elementen Leben und Gesundheit im Interesse des Vaterlandes eingesetzt haben, vor versammeltem Reichstage abfertigt, oder ihnen, wie dies in der Reichstagssitzung vom 9. Januar geschah, ins Gesicht schleudert, daß die früheren Marinechefs „die kostspieligen Experimente (!) mit dem Bau von großen Panzerschiffen für nicht im Interesse der Nation gelegen gehalten“ hätten!

4. Die Notwendigkeit der Personalvermehrung — eine façon de parler.

(Abg. Rickert im Reichstage am 9. Januar 1890.)

Vor drei Jahren wurde die aus nautisch-technischen Gründen sich ergebende Vermehrung des Personals auf 300 Mann und 15

Offiziere veranschlagt und in zwei Etatsjahren anstandslos bewilligt. Inzwischen sind neue technische und maschinelle Einrichtungen und Vervollkommnungen bei unseren Schiffen eingetreten, die Maschinen erfordern eine außerordentlich sorgfältige, durch Einführung des Panzerschutzdecks und anderer Einrichtungen, sowie ihre eigene Subtilität und Kompliziertheit immer schwieriger gewordene und nur von einer vermehrten Zahl geübtester Hände auszuführende Bedienung. In diesem Etat erschien daher neben der bisher sozusagen fixierten Vermehrung noch eine solche um ganze hundert Mann. Das war für die Opposition ein gefundenes Objekt, die Sparsamkeit der Volksvertreter den Wählern zu zeigen. Die Marineverwaltung verlangte statt 15 Offiziere und 300 Mann dieses Mal 15 Offiziere und 400 Mann; außerdem 1 Viceadmiral und noch einige kleinere Posten. Die Vermehrung um 100 Mann war von der Kommission einstimmig als notwendig anerkannt infolge der mehr Maschinistenpersonal erfordernden veränderten Konstruktion der neuen Schiffe, als welche die Kreuzerkorvetten Irene nnd Prinzeß Wilhelm, Kreuzer Schwalbe, Aviso Jagd und Panzerfahrzeug Siegfried zu nennen sind. Contreadmiral Heusner hatte nachgewiesen, daß bei den Indienstellungen von Schiffen, wie sie dieses Jahr vorgesehen sind, beispielsweise 59 Mann an dem etatsmäßigen Personal der Schiffe fehlen, und an Maschinisten-Maaten 94, und dann dargelegt, auf wie verwickelte, dem dienstlichen Zweck nicht entsprechende Weise die Marine sich zum Teil mit unausgebildeten Leuten bei Bedienung der kostspieligen und komplizierten neuen Maschinen notdürftig zu helfen suchen mußte.

Und was sagt da der Herr Rickert? „Für mich ist der überzeugende Nachweis von der Notwendigkeit dieser 100 Mann noch nicht geführt"! Und mit der diesem Herrn eigentümlichen Logik giebt er unmittelbar darauf seinem Stolz darüber Ausdruck, daß unsere Marine bisher mit wenig Mannschaft so viel geleistet hat, verweigert dann aber für die neu hinzugekommenen Schiffe die von Heusner zahlenmäßig als unerläßlich nachgewiesene bescheidene Mannschaftsvermehrung! Der Herr Rickert will es also darauf ankommen lassen, seinerseits durch Verkürzung der Mannschaftszahl die Grenze zu erproben, bis zu welcher man gehen kann, ehe irgend so ein neues Schiff — so ein Fahrzeng ist ja wohl sehr billig — infolge Personalmangels an den Maschinen ruiniert ist. Vielleicht wird er dann sagen: so, nun können wir wieder einige Mann zulegen, bis — zum nächsten Experiment. Der der Kom-

mission in diesem Jahre nicht angehörende Herr Rickert erschien ganz besonders zur Anregung eines solchen Experiments geeignet, weil sein Urteil über die Sache durch Sachkenntnis nicht getrübt war. Die Kommissionsmitglieder, welche vom Marinevertreter eingehende Nachweise erhalten hatten, galten ihm wahrscheinlich als befangen, als beeinflußt, darum hatte deren einstimmige Bewilligung der 100 Mann für Herrn Rickert gar keinen sachlichen Wert.

Wenn wir solche kleinen Züge an der Hand der stenographischen Reichstagsberichte — die leider in den weiteren Kreisen der Nation nicht genügend bekannt werden, und betreffs der Marineverhandlungen in dieser Session die weiteste Verbreitung verdienten — wenn, so sagen wir, wir diese kleinen Züge peinlichster Sorgfalt auf unseren Geldbeutel und bewundernswerter Gewissenhaftigkeit dieses Herrn Abgeordneten erfahren, dann überschleicht uns ein geradezu — erhebendes Gefühl. Solange unser Volk, speciell wir hier an der Seeküste, solche Vertreter zur Behandlung unserer Marineangelegenheiten in den Reichstag senden, sind wir nicht verloren!

Fast wären die „100 Mann Vermehrung" gerettet, d. h. nicht bewilligt, wenn nicht das anscheinend schwerfälliger urteilende Plenum des Reichstages Herrn Rickert im Stiche gelassen hätte. Nun haben wir 45 Millionen Einwohner des Reiches die Bürde der Kosten dieser 100 Mann auch noch zu tragen! Und das erscheint uns Steuerzahlern um so bitterer, als Herr Rickert doch es klar und deutlich, und zwar wirklich, ausgesprochen hat, die ganzen Gründe, mit denen Admiral Heusner diese Vermehrung der Mannschaften und eine neue Viceadmiralstelle zu beweisen gesucht habe, seien nichts weiter als façons de parler.

So geschehen am 9. Januar 1890 im deutschen Reichstage zu Berlin.

100 Mann Mannschaftsvermehrung = façon de parler, Forderung eines Viceadmirals = façon de parler! Alle hierfür vorgebrachten Gründe: façons de parler! „Damit imponieren Sie uns nicht mehr", mit diesen ebenso geschmackvollen wie der Sache würdigen Worten wies Herr Rickert den Vertreter der Marineverwaltung glänzend ab!

Derselbe hatte auch einen neuen Viceadmiral gefordert, und über diesen, wie über fünfzehn andere, bisher anstandslos bewilligte Offiziersstellen entspann sich eine für den Laien wunderbare, für den aber, der einmal des Kaisers Rock getragen und dem

Ernst des Krieges ins Auge geschaut, geradezu beschämende Debatte, deren Führung selbstredend der große „Seetaktiker“ und „nautische Organisator“ Herr Rickert übernommen hatte.

Mit den Offiziersstellen verhielt es sich so. Die Kommission, in ihrem etwas dunklen Drange nach Abstrichen, strich munter fünf von 15 Stellen für Offiziere, die in zwei Vorjahren anstandslos als Vermehrung durchgegangen waren, indem sie sagte, sie könne diese Stellen nur bewilligen, wenn ihr die Notwendigkeit derselben im einzelnen nachgewiesen werde. Diese Anforderung klingt sehr logisch und natürlich, wenn man oberflächlich hinsieht, sie ist aber einfach gar nicht zu erfüllen, wenn man den Etat zur Hand nimmt. Es hätte dann nämlich die dienstliche Verwendungsart von 62 Korvettenkapitänen, 62 Kapitänlieutenants I. und 61 Kapitänlieutenants II. Klasse, sowie von 195 Lieutenants zur See, im ganzen also so ziemlich die dienstliche Verwendung und Unentbehrlichkeit von 380 Offizieren „im einzelnen nachgewiesen“ werden müssen! Der Marinevertreter erklärte dies in der Kommission für im Augenblicke nicht sogleich möglich, die Kommission strich dann natürlich mit der erdrückenden Majorität von 13 gegen 11 Stimmen die finanziell so bedenklichen 5 Offiziersstellen, die ja wohl militärisch nichts wert sein mochten, und erzielte hiermit bei einem Gehaltsetat des Seeoffiziercorps von 1 602 580 Mark die enorme Ersparnis von — 16 920 Mark, das macht 1 1/20 % des Gehaltsetats! Ja ja, die Herren von der Opposition sind der Militärverwaltung doch in recht erfreulichem Maße sachlich nicht nur gewachsen, sondern sogar „über“, sie wußten im vorliegenden Falle bis aufs Tüpfelchen über dem i Bescheid, und zwar um 1 1/20 % besser, als die Marine selbst, was ihr bei ihren vermehrten Schiffen und gesteigerten Indienststellungen frommt; bis auf 5 Offiziere unter 340 konnten sie es genau feststellen! Das imponiert! Ob dabei einmal irgend etwas zu Schaden kommt, beispielsweise der Dienstbetrieb, oder eins der teuren, stets nach Millionen im Einzelfalle zu beziffernden Schiffe oder ihre Maschinen, ob durch Mangel in dem so schon niemals vollzähligen Offiziersetat, der durch Krankheit, Todesfall oder Witterungsereignisse (Sturm auf Apia, Untergang der Amazone, der Augusta, des Großen Kurfürst, Landgefechte oder dergl.) stets in vielfach empfindlicher und unvorhergesehener Weise decimiert wird, um so klaffendere Lücken entstehen, wenn ursprünglich das Notwendigste an Zahl schon nicht vorhanden war, darüber machen wir uns keine Sorge! Von 1 600 000 Mark sind 16 900 Mark

gestrichen, und dieses Letztere fällt jetzt zunächst — die Sessionsperiode lief ab, Wahlen standen vor der Thür — mit Rücksicht auf die Steuerbelastung der Bevölkerung ins Gewicht! Was weiß so ein Admiral uns vorzureden von der „Notwendigkeit“ dieser Posten, die Gründe, die der vorbringt, das sagte unser Reichstagsnautiker Rickert, imponieren uns schon garnicht mehr, das sind nur „façons de parler“!

Dem „neuen Viceadmiral“ gings besser, er wurde bewilligt. Aber, das muß zum Ruhme der Vertretung des deutschen Volkes gesagt werden, sie hat es der Marineleitung sauer gemacht, diesen Viceadmiral durchzusetzen, und wiederum gebühren hier Herrn Rickert die Ehren des Kampfes. Contreadmiral Heusner hatte betont, die Stelle sei zur Leitung der jährlich mindestens 5 Monate dauernden großen Manöver der Geschwader, zur Vorbereitung dieser, zur Sichtung und Nachprüfung der bei ihnen gewonnenen Erfahrungen notwendig, und diese — mit den nur wenige Wochen dauernden Manövern der Landarmee gar nicht zu vergleichenden — Seemanöver seien von besonderem Belang, denn „bei ihnen kommen die ausschlaggebenden Faktoren der Marine in unseren Streitkräften in Betracht“. Die Geschwader bei diesen Manövern seien einmal ein Teil der Schlachtflotte, dann die Reservedivisionen der Küste, die Verteidigungsfahrzeuge, die Reservedivisionen der Torpedoboote, Flottenteile, die so rund 10 Panzerschlachtschiffe, ein halbes Dutzend Panzerfahrzeuge, mehrere Avisos, Kreuzerkorvetten und eine größere Zahl von Torpedobooten umfassen, und beiläufig ein schwimmendes Material von 160 bis 180 Millionen Mark repräsentieren. Der Viceadmiral, so führte Admiral Heusner aus, sei nicht nur zur Vorbereitung, Oberleitung der fünfmonatlichen Geschwaderkriegsübungen und Prüfung der Erfahrungen, sowie Feststellung der daraus im Interesse der Wehrhaftigkeit unseres Landes sich ergebenden Resultate notwendig, sondern es liege ihm auch ob, die kriegsmäßige Verteidigung unserer 180 Meilen langen Küste zu organisieren und in Bezug auf feindliche Angriffsmöglichkeiten zu überwachen; kurz, Herr Heusner entwickelte in wenigen Worten, daß die neue Stellung als solche gerade eine von eminenter Wichtigkeit für unsere Marine und deren kriegsmäßige Ausbildung sei, die von einem der Kommandeure der beiden Marinestationen in Kiel oder Wilhelmshaven ohne ernstlichen Schaden für den Dienstbetrieb unmöglich noch länger, wie bisher, so vorübergehend im Nebenamt ausgefüllt werden könne.

Und was antwortet nun Herr Rickert? Er erklärt die vorstehende Motivierung des Admirals für „eigentümlich“, sagt dann, im Widerspruch mit der Wahrheit, dieser Viceadmiral sei „notorisch nur dazu da, daß er die Pläne für das Manöver das ganze Jahr studiert“. Sodann erteilt er dem Contreadmiral Heusner pleno publico die sehr sachgemäße Belehrung, daß es kein Viceadmiral zu sein brauche, sondern ein Contreadmiral, oder daß man einen Viceadmiral von den beiden Stationen nehmen könne zum Manöver u. s. w., und die betreffende Marinestation der Nordsee oder der Ostsee durch einen Contreadmiral leiten, die ja vorhanden seien; und dann, „was machten überhaupt die Contreadmirale unserer Marine? Sind dieselben notwendig in den Funktionen, die sie haben?“ Und nun, nachdem Herr Rickert durch diese geradezu überwältigend sachgemäße Kritik die Forderung der Marine genügend erschüttert wähnt, schlägt er schlank und nett ein „Tauschgeschäft“, eine Art Schacher vor, wie sie wohl beim Pferdehandel oder auf Jahrmärkten üblich sind, und sagt:

> „Was stünde im Wege, wenn eine Kompensation versucht würde? Wir würden den „guten Willen der Marineverwaltung anerkennen,“ wenn sie sagte: Wir brauchen diesen Viceadmiral aus militärischen Gründen — („die ich nicht anerkenne“, fügte Herr Rickert hier selbst ein!) — dafür lassen wir euch (dem Reichstag) einen Contreadmiral ab.“

Also ein Schacher, wie er Handelsleuten semitischer Abstammung geläufig zu sein pflegt, bei dem es sich, nach Rickertscher Auffassung, gar nicht um die Personalstelle eines Viceadmirals, sondern nur die Gehaltsdifferenz zwischen dieser und der Charge eines Contreadmirals handeln sollte!!!

In Herrn Rickerts Augen war die Forderung für diese neue Stelle, die Person eines Viceadmirals zur Ausführung der umfangreichen und höchst wichtigen militärischen Arbeiten „nicht begründet“, obgleich er in demselben Moment wörtlich zugab, daß sie im militärischen Interesse wünschenswert sein möge!

Herrn Rickerts Reden gegen den Viceadmiral hat dieses Mal nichts genützt, die Mehrheit hat denselben bewilligt. Aber unvergessen wird dem genannten Herrn Volksvertreter bleiben, daß er die für die Mehrheit des Reichstages und die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung überzeugend gewesenen sachlichen militärischen Ausführungen eines hochverdienten Admirals für „façons de parler“ erklärt hat!

5. Die Verteidigung der deutschen Küsten nach Herrn Rickert.

Auf dem Gebiete der Küstenverteidigung sind Herrn Rickerts militärische Kenntnisse denen der älteren Berufsoffiziere selbstredend vollständig gewachsen. Herr Rickert illustriert seine militärische Urteilsfähigkeit hierin durch Wiedergabe einer Erzählung, die interessant und namentlich ruhmreich für die Geschichte unserer Marine sein — könnte, wenn sie wahr wäre; sie ist es aber nicht. Es ist die famose, nachgerade zur Legende gewordene Anekdote von der kleinen braven Holzkorvette „Nymphe", die im Jahre 1870 ein aus mehreren der neusten Panzerschlachtschiffe bestehendes französisches Geschwader vor Herrn Rickerts eigenen Augen in die Flucht geschlagen haben soll! Wir werden weiter hinten sehen, was es mit dieser amüsanten Anekdote auf sich hat, vorerst wollen wir auf die anderen Ausführungen des Abgeordneten eingehen.

Die Küstenverteidigung anlangend, erklärte Herr Rickert vorweg, daß er der festen Überzeugung gewesen, daß die Küsten geschützt seien. Er verspottet dann die Reichsboten aus dem Binnenlande wegen ihrer Besorgnis und führt aus; „wir Küstenbewohner denken darüber ganz anders". Dann erzählt er ein kleines Erlebnis aus 1870, wo ein Ruderboot vom französischen Geschwader unweit Danzig gelandet sei, um Eier und Butter einzukaufen, und, als dies geschehen, „schleunigst die Rückfahrt" zum Schiff angetreten habe. Herr Rickert giebt hier eine so idyllische Darstellung von dem Wesen einer „feindlichen Landung", daß die Binnenlands-Abgeordneten im Reichstage sich wohl heute noch den Kopf darüber zerbrechen werden, ob man so harmlos manierlichen Feinden gegenüber, wie jene Leute vom Kriegsschiff, einen so gewaltigen Apparat wie unsere Kriegsmarine gebrauche? Denn Herr Rickert wohnt ja an der Seeküste, und „wir an der Küste" — Verfasser wohnt nämlich auch an der Seeküste — denken über Küstenverteidigung ja ganz anders, als die da hinten im Binnenlande! Die Erzählung von dem eierkaufenden Feinde ist ganz reizend, so harmlos allerliebst, daß Herr Rickert sie unbedenklich in einem — Mädchenpensionat vortragen kann, er wird dort stets die entsprechende Auffassung dafür finden; aber in einem Reichstage! Wenn es sich darum handelt, nach ernster Männer Art das Wohl und Wehe von Millionen mitzuberaten? Wenn es sich um kritische Erörterung des für unsere Kriegsmarine Notwendigsten handelt? War es wohl der Stellung eines Volksvertreters würdig, mit einer solchen Pensionatsgeschichte

Stimmung gegen die nach Pflicht und Gewissen begründete Vorlage der Marine, die vertreten wurde durch einen unserer verdientesten Admirale, zu machen? — — —

Herr Rickert stellt es so dar (1. Februar 1889) als könne es einem Feinde gar nicht einfallen, eine Landung an unseren Küsten auch nur zu versuchen, und im folgenden Jahre (9. Januar 1890) sagte er schlankweg: er stelle die Behauptung auf und „wolle sie unterstützen durch die Ausführungen, die vom Bundesrattisch gemacht worden sind, daß wir an unseren Küsten den **Angriffen der stärksten Panzerflotte gewachsen sind.**“ Diesen Gedanken führt Her Rickert dann an demselben Tage dahin aus, daß er sagt, es sei angesichts der Marinevorlage ein Irrtum, anzunehmen, daß es sich um Küstenverteidigung handle, denn, so erwiderte er dem Grafen Behr, „wenn Sie die Denkschrift von 1889 gelesen hätten, dann würden Sie wissen, daß die Aufgabe der Küstenverteidigung im begrenzten Sinne bereits gelöst ist“, denn dies sage wörtlich die Denkschrift.

Herr Rickert hat nicht unrecht, denn allerdings sagt die Denkschrift, die

> „Bedürfnisse für die begrenzte Küstenverteidigung sind . . . durch die vorhandenen Streitmittel und die im Princip bereits bewilligten neuen Panzerfahrzeuge befriedigt“,

mit welchen „Panzerfahrzeugen“ die 10 gepanzerten Küstenfahrzeuge der Siegfriedklasse (Nord-Ostsee-Kanal) gemeint sind. Aber die Denkschrift fährt in **demselben** Satze, den Herr Rickert wohlweislich nicht vollständig citiert hat, wörtlich fort:

> „und bezüglich der für Schlachtschiffe . . . zu wählenden Typen können wir nun nicht mehr zweifelhaft sein“.

Und vorher hat die Denkschrift das wesentlichste Erfordernis der Küstenverteidigung näher präcisiert, indem sie sagte:

> „Einer **Schlachtflotte** kann im Hinblick darauf, daß eine wirksame Defensive nur denkbar ist, wenn sie durch eine kräftige Offensive unterstützt werden kann, nicht entraten werden . .“

Also Herr Rickert hätte selber die Denkschrift besser lesen, oder ehrlicher citieren sollen! Dann wäre allerdings seine Argumentation gleich vernichtet worden. Was will es aber bei solcher Sachlage, wo Admiral Graf Monts die geforderten neuen Schlachtschiffe für unerläßlich zur energischen Verteidigung der Küste erklärt, sagen, wenn Herr Rickert behauptet, auch ohne diese wären wir

an unseren Küsten den Angriffen der stärksten Panzerflotten gewachsen? Weiß Herr Rickert denn überhaupt, welchen hochtrabenden Gedanken er in diesen zwei Worten ausspricht? Ahnt der Herr Abgeordnete von der Seeküste denn nicht, welche groteske Figur er mit dieser Behauptung bei uns, ja bei aller Welt spielt? Und mit solchen inhaltsleeren, weil durch Übertreibung wahrheitswidrigen Worten will er uns, dem Parlament, dem Volke einreden, die Aufgabe der Küstenverteidigung sei im wesentlichen schon glänzend gelöst! Herr Rickert hat mit seinen prahlerischen Worten von den „stärksten Panzerflotten" entweder einfach geflunkert — und dann steht der Wert dieser Ausführungen auf gleicher Stufe mit der Pensionatsgeschichte von dem eierkaufenden Landungsboote — oder er hat keine blasse Ahnung von dem Bestande, der Offensivkraft und der ganzen Beschaffenheit fremder Marinen („stärkste Panzerflotte") im Verhältnis zur unsrigen. Im letzteren Falle würden wir ihm empfehlen, vor der nächstjährigen Beratung von Marinevorlagen sich für ein par Mark ein Taschenhandbuch über die Kriegs- und Handelsmarinen der civilisierten Staaten zu kaufen; es wird ihm bei dem Standpunkt seiner Marinekenntnisse von unschätzbarem Nutzen sein.

Herr von Caprivi hatte in seiner Denkschrift von 1884, die Herr Rickert vielfach und recht wenig glücklich zu seinen Beweisführungen zu mißbrauchen versucht hat, u. a. gesagt, daß eine Küstenverteidigung ohne gepanzerte Schiffe, d. h. Schlachtschiffe gar nicht zu denken sei, denn die wirksamste Weise werde stets der Sieg auf hoher See sein. Nun hat Herr Rickert eine bei verschiedenen Beratungen über Marine-Angelegenheiten, bei denen er eine allzueingehende fachmännische Kritik seiner Ausführungen seitens der Reichsboten, dank der wenig, ja man möchte sagen, fast gar nicht vorhandenen Kenntnis in kriegsnautischen Dingen nicht zu befürchten hat, bereits mit Erfolg gebrauchte kleine Geschichte auf Lager, die er auch diesmal wieder hervorholte und von der die Anekdote mit dem Eier und Butter einkaufenden feindlichen Landungsboote schon ein Teil ist. Er erzählte da nämlich frank und frei den staunenden Reichsboten wörtlich folgendes (am 9. Januar 1890):

> „M. H.! Die Verteidigung unserer Küsten wollen wir genau so wie Sie. Ich bin auch Bewohner unserer Ostseeküste; ich habe sogar (!) das Schauspiel erlebt von den Fenstern meines Hauses aus, als im Jahre 1870 die großen französischen Panzerschiffe bei uns erschienen. Ich kann

sagen, „Furcht haben wir nicht gehabt"; wir sind nur auf hohe Aussichtspunkte geklettert, um das schöne Schauspiel zu sehen. Ein einziges Boot soll gelandet sein mit Franzosen, die sich Butter und Eier kauften. Als unsere „Nymphe" hinausging, da dampfte die ganze große Gesellschaft ab, und unsere „Nymphe" konnte wieder zurückkommen."

Also vor der Nymphe, einem Holzschiff, das hat Herr Rickert gesehen, riß die ganze französische Panzerflotte aus! Das geht ja noch über die Reichsarmee mit ihren vor dem Großen Friedrich ausreißenden Panduren und Franzosen, wenn jener nur auf die Hosen klopfte.

Mit dieser Geschichte bewies Herr Rickert den staunenden Reichsboten, daß unsere Küsten „in der That sicher" seien. Ja, wir staunen auch, aber nicht über die die Sicherheit unserer Küsten angeblich beweisende That der Nymphe, sondern darüber, daß der **Herr Abgeordnete Rickert die Stirn gehabt hat, dem Reichstage eine Geschichte zu erzählen, an der** (außer dem Namen der „Nymphe") **kein einziges Wort wahr ist!**

Das wird uns selbstverständlich kein Leser glauben wollen; wir verlangen es auch nicht, denn der Herr Abgeordnete wird den Hunderten von Reichsboten, den Herren von der Marine selbst, doch vor versammeltem Parlament keine — keine Räubergeschichten (wir wollen uns milde ausdrücken) darbieten. Wir sind daher genötigt, Beweise für das hier Gesagte beizubringen, und da möge einer für viele genügen, nämlich der **amtliche Bericht** des Kommandanten der „Nymphe", Korvettenkapitän Weickhmann über das Gefecht S. M. S. „Nymphe" mit dem französischen Geschwader bei Oxhöft am 22. August 1870. Derselbe lautet an der bezüglichen Stelle:

„Am 22. August um 2 Uhr mittags passierten 3 Panzer, ein großer (Vollschiff) und zwei etwas kleinere (Barke), sowie ein Aviso langsam zwischen Hela und der Westerplatte, etwa 5—6 Seemeilen Entfernung NW in die Putziger Bucht steuernd, wo sie gegen abend 6 Uhr in N zu O ca. **15 Seemeilen** von S. M. S. „Nymphe" (Unterschiffe aus dem Marse nicht zu sehen) ankerten und liegen blieben.

„Die Schiffe lagen in Dwarslinie von W nach O. Infolgedessen beschloß ich, **während der Nacht** eine **Rekognoscierungsfahrt** zu machen.

„Um 11½ Uhr (nachts), nachdem die Hafensperre beseitigt, ging ich unter Dampf nach See, um 12 aus dem Hafen — Kurs N z. O, „voll Dampf“ voraus. Um 1 Uhr 15 Min. kamen die feindlichen Schiffe, genau in Dwarslinie und dicht nebeneinander liegend, in Sicht. Östlich von den Schiffen, oder zwischen ihnen durch konnte ich nicht gehen, da der Mond inzwischen aufgegangen war, weshalb ich an der Landseite soweit ging, bis sich die drei Schiffe (bei einer Entfernung von 3000 Schritt) zu decken anfingen. Dann Ruder hart B.B., bis die Schiffe querab waren und die „Nymphe“ sich in ca. 2500 Schritt Abstand befand. Darauf gab ich bei Ruder mittschiffs und halb Dampf voraus eine koncentrierte Breitseite auf den ersten Panzer ab und erschien infolgedessen auf allen Schiffen sofort Licht, was bis dahin nicht der Fall gewesen war. Dann wurde mit St.B=Ruder hinter den Schiffen gewendet und die andere Breitseite abgegeben, die sofort von verschiedenen Schiffen mit etwa 4 Schuß beantwortet wurde. Als der Rauch verzogen, war deutlich zu sehen, daß alle Schiffe schon Kohlen aufschütteten, obgleich seit der ersten Breitseite kaum 5 bis 6 Minuten verflossen waren. Da hieraus zu ersehen, daß die französischen Schiffe zum Kampfe vollständig vorbereitet waren, so hielt ich sofort mit „Volldampf“ nach dem Hafen zurück. In etwa 6—8 Minuten drehte der größte Panzer nach uns zur Verfolgung um, und feuerte in Zwischenräumen von ca. 5—6 Minuten etwa noch 6 Schuß, sich an unserer B.B=Seite anfangs scheinbar nähernd. Gleichzeitig fielen etwa 4 Schüsse etwas an St.B. hinter dem Schiffe von den beiden anderen Panzern, die auch sofort die Verfolgung angefangen, der Dunkelheit halber aber nicht unterschieden werden konnten.

„Nachdem wir 2 Meilen gelaufen, sahen wir die Schiffe nicht mehr, kamen etwa um 3 Uhr gegen den Hafen und gingen hinein.“

Dies der offizielle Bericht des Kommandanten der „Nymphe“. Es ist folgendes erläuternd hinzuzufügen: Die „Nymphe“ war eine hölzerne Korvette von 1200 Tonnen Größe, 800 Maschinenpferdekräften, 10 Knoten Fahrgeschwindigkeit, 9 Geschützen (1 à 15, 8 à 12 cm Kaliber) und mit 111 Mann Besatzung.

Die französischen Schiffe waren drei Panzer, deren größter ca. 7000 Tonnen groß war, Fahrgeschwindigkeit 14 Knoten, die Panzerstärke war 20 cm, die Geschützkaliber 24 cm.

Daß die „Nymphe" diesen Schiffen irgend einen ernstlichen Schaden nicht zufügen konnte, liegt auf der Hand; daß sie den Geschossen derselben entkommen und auch nicht einfach übergerannt wurde von den schnelleren Panzern, verdankt sie ihrem Glück und der Dunkelheit. Daß der Admiral des französischen Geschwaders jenen übermütigen Streich ungestraft hingehen ließ, ist ein ehrendes Zeugnis für seine Humanität. Heute wissen wir jedoch zufolge amtlicher Erklärung, daß im Seekriege der Gegenwart (siehe die englischen Flottenmanöver von 1888 und 1889) die Zerstörung von Städten durch Beschießung und Brandschatzungen einen wesentlichen Teil der maritimen Kriegführung bilden werden.

Und da will uns nun mit seiner vollständig falschen Räubergeschichte der Herr Abgeordnete von der Seeküste, Rickert, weismachen, daß ein Holzschiff ein Panzergeschwader verjagen könne, ja verjagt habe und also unsere Küsten genügend offensiv verteidigt seien!

Dabei krankt die kleine ruhmredige Erzählung von der Affaire, die Herr Rickert, „ohne Furcht zu haben", gesehen haben will, an dem anderen kleinen Übelstande, daß er sie, weil dunkle Nacht, und bei 15 Seemeilen Entfernung der Schiffe vom Hafen, gar nicht gesehen haben kann, denn die Nymphe hat ihre Verfolger schon auf 2 Seemeilen Distanz selbst nicht mehr sehen können!

Diese Kleinigkeiten genügen wohl. Was man aber im ganzen von dem Ernst der Kritik eines Abgeordneten zu halten hat, der mit solchen — klassischen Anekdoten im Reichstage hausieren geht, das überlassen wir getrost dem Leser. Schade, daß an Ort und Stelle ihn niemand gebührend abfertigte.

6. Die „kaiserliche Prunkyacht".

Im neuen Etat für 1890/91 erschien diesmal eine in der letzten Denkschrift noch nicht enthaltene Forderung für einen neuen „Aviso für größere Kommandoverbände", der auf 4½ Millionen Mark veranschlagt, und dessen erste Rate mit 1½ Millionen auf den Etat gesetzt war. Sofort erhob sich in demjenigen freisinnigen Blatte, welches, getreu seinem Gründer, sich am meisten hervordrängt, eine Art von Entrüstungsgeschrei über diese Position. Eine

„Prunkyacht“ für den Kaiser — so wurde nämlich im Widerspruch mit der amtlichen Begründung der neue Aviso für größere Kommandoverbände genannt — sei überflüssig, die könne und dürfe ein echter Volksvertreter nie bewilligen.

Im Reichstage nahm Herr Rickert diese Position zuerst vor; jedoch ließ er sie bald wieder fallen, da eine Debatte hierüber zu führen, doch bisher etwas weniger seiner Eigenart anstehen mochte, als der seines Fraktionsgenossen Eugen Richter. Herr Rickert war nur begierig zu erfahren, wie ihm jemand die Notwendigkeit dieser Forderung im Interesse der Sicherheit des Vaterlandes nachweisen würde. Im übrigen ließ er ziemlich schnell die Finger davon, das war eben mehr ein Stoff für Herrn Richter.

Über den Aviso selbst ist sachlich das Nachstehende anzuführen: Bei den größeren, kriegsmäßigen Flottenübungen sind, wie im Kriege selbst, den Geschwadern schnelle Avisos als Depeschenboote, zur Befehlsübermittelung, Leitung und Kontrolle der Operationen der Flotte u. dgl. beigegeben, die also vermöge ihrer Aufgaben vor allen anderen Schiffen eine größestmögliche Schnelligkeit voraushaben müssen. Unsere jetzigen Panzerschiffe laufen 14 bis 16 Seemeilen, die neuen Panzerfahrzeuge und namentlich die geschützten Kriegskorvetten erheblich mehr, und muß ein Aviso, der diesen folgen und die Operationen leiten soll, selbstredend auch eine entsprechend hohe Geschwindigkeit haben; dagegen braucht, da ein solcher Aviso nicht eigentlich ein zum Kampfe bestimmtes Schiff ist, die Armierung nur geringer zu sein. Hohe Geschwindigkeiten können nur mit starken Maschinen erreicht werden; starke Maschinen gebrauchen viele Kohlen; sollen solche Avisos längere Zeit ununterbrochen in Fahrt sein, wie dies bei kriegsmäßigen Manövern der Fall, so müssen sie einen entsprechend großen Kohlenvorrat mit sich führen, und diese Erfordernisse bedingen im wesentlichen die Größe eines solchen Avisos. Andererseits muß ein Aviso, der zur Ausbildung und Leitung einen Admiralstab an Bord haben und außerdem darauf eingerichtet sein soll, den Kaiser nebst den zur Fortführung der Staatsgeschäfte erforderlichen Beamten eine Zeit lang aufzunehmen, da derselbe größeren Flottenübungen beizuwohnen gedenkt, auch die entsprechenden größeren Räume zur Unterbringung der Genannten haben.

Der neue Aviso ist dementsprechend auf 3200 Tonnen festgesetzt. Zum Vergleiche diene, daß unsere neuen Avisos sämtlich größer sind als die vor 20 Jahren gebauten oder gekauften. Eigent-

lich brauchbare Avisos haben wir erst drei (Jagd, Wacht, Greif), von denen Greif 2000 Tonnen groß ist. Derselbe hat außer seiner knapp bemessenen Besatzung gar kein anderes Personal mitzuführen. Unter diesen Umständen erscheinen 3200 Tonnen für einen größeren Aviso der gedachten Art durchaus angemessen, zumal zur Erreichung einer entsprechenden Geschwindigkeit (und diese ist unerläßlich) und Fahrtdauer eine gewisse Größe erforderlich ist.

„Um allen Ansprüchen an die Leitung der Operationen und die Befehlsübermittelung zu genügen," so sagt der Etat hierüber, „muß bei der Flotte wenigstens ein Fahrzeug vorhanden sein, welches unter allen Umständen in Bezug auf Schnelligkeit und Seetüchtigkeit den Erfordernissen der Jetztzeit voll entspricht, und welches zugleich imstande ist, längere Reisen mit größter Geschwindigkeit zurückzulegen, sowie auch den Kaiser aufzunehmen. Diesem Zweck hat bisher S. M. S. „Hohenzollern" gedient, welches als Aviso in den Jahren 1874 bis 1876 erbaut worden ist, und auch bei den letzten Flottenmanövern als kaiserliche Yacht Verwendung gefunden hat. Dieselbe hat jedoch nur (kaum) 15 Knoten Geschwindigkeit. Die rapide Entwickelung des Schiffsbaues und die Notwendigkeit einer größtmöglichen Geschwindigkeit für solche Fahrzeuge lassen die „Hohenzollern" nach den neuesten Erfahrungen nicht mehr geeignet für jenen Zweck erscheinen, auch genügt dieselbe in ihren räumlichen Verhältnissen durchaus nicht zur Unterbringung derjenigen Personen, welche sowohl für die Zwecke der militärischen Leitung, als auch für die Fortführung der Staatsgeschäfte unmittelbar in der Umgebung des Kaisers Aufenthalt nehmen müssen."

Was den Preis, $4^1/_2$ Millionen anbetrifft, so entfallen hierbei auf je 1000 Tonnen (der Aviso soll 3200 Tonnen groß sein) $1^4/_{10}$ Millionen; als Beispiel sei angeführt, daß unsere Panzer sich auf ca. $1^1/_3$ Millionen per 1000 Tonnen stellen, die Kreuzerfregatten ebenso, der Aviso Zieten jedoch auf $1^6/_{10}$ Millionen für 1000 Tonnen.

Nun redete der Abgeordnete Richter, dem die Etatsbegründung, Denkschrift u. s. w. ganz gewiß genau bekannt war, und der die Ausführungen des Referenten der Budgetkommission, sowie des Staatssekretärs Admiral Heusner ebenfalls vernommen, in erster Linie davon, daß es sich bei unserem Marine-Etat um eine „maßgebend gewordene subjektive Marineliebhaberei" handle. Sodann meinte Herr Richter, zur Geschwaderleitung nehme man ein Panzerschiff (!), um aber ein Geschwader zu leiten, müsse man Admiral und „von Jugend auf in seinem seemännischen Berufe ausgebildet" sein. Sehr

bezeichnend für die Tendenz! Daß es nicht in dem gemeinten Sinne zutrifft, ist Nebensache, semper aliquid haeret. Daß ein Admiralstab zur Oberleitung der kriegsmäßig, mit einem Gegner, Flotte gegen Flotte, auszuführenden Manöver nicht auf einem Schlachtschiffe einer der beiden Flotten sich aufhalten kann, übersieht Herr Richter, er versteht es offenbar nicht. Auf das Verständnis für die wirkliche Bedeutung der Sache kommt es aber wohl auch nicht an?

Herr Richter bemängelt, daß auf der „Hohenzollern“ nicht genügend Platz sein solle für das Gefolge und die dienstliche Umgebung des Kaisers, und meint recht bezeichnend für seine parlamentarische Art: „An Bord muß man sich doch einrichten, und so wie im Schlosse kann das Gefolge allerdings auf einem Schiffe niemals einquartiert werden.“ Die von dem Aviso verlangten größeren Reisen mit größter Fahrgeschwindigkeit betreffend, führte Herr Richter dann aus: „Denkt man denn hier an eine Reise nach Amerika, während deren die militärische Leitung oder Führung der Staatsgeschäfte von einem solchen Schiffe aus stattfindet? Nein! bei einer längeren Reise, wo die militärische und die Leitung der Staatsgeschäfte in Betracht kommen, wird man notwendig dazu übergehen müssen, nach der Verfassung eine Stellvertretung einzusetzen.“

Dann stellt sich Herr Richter so, als ob ihm „durchaus unklar“ sei, wozu denn das Schiff bestimmt ist. Und nach dieser Verstellung fragt er, stillschweigend dem Bau ein falsches Motiv unterschiebend, ob es sich denn rechtfertige, einen solchen „Luxusdampfer“ für $4^1/_2$ Millionen in Anrechnung zu nehmen? (Stenogr. Berichte, 40. Sitzung 10. Januar 1890, Seite 945.)

Nachdem Herr Richter mit der ihm eigenen Wahrhaftigkeit den Aviso für Kommandozwecke so zum „Luxusdampfer“ umgestempelt, stellt er den auf dieses „Prunkfahrzeug“ berechneten $4^1/_2$ Millionen folgendes gegenüber: Die abgelehnten Erleichterungen im Posttarif (300 000 Mk.), die Kosten der Postdampfervorlage (900 000) und die durch einen Antrag zur Berechnung gekommenen 4 Millionen für eine fünprozentige Aufbesserung der Gehälter von 57 000 Beamten, und sagt:

> „Hier sollen wir mit einem Schlage für diese 4 Millionen, die man den 57 000 Beamten in dem Teuerungsjahre nicht geben will, die sie in den Stand setzen würden, ihre Haus-

haltung den teueren Preisen anzupassen, engagiert werden für ein Luxusschiff, ein Prunkschiff, eine **Kaiserliche Yacht.**"

Die Herren Reichsboten genießen für ihre Äußerungen die vollste Unverantwortlichkeit, sie sind unverletzlich, unhaftbar; ein Zustand, der ihnen unseres Erachtens das nobile officium auferlegen müßte, ihrerseits stets sich so zu äußern, daß sie auch moralisch nicht zur Verantwortung zu ziehen sind.

Die öffentliche Meinung, nicht die durch Herrn Richters ehrenwertes Organ repräsentierte, übt aber trotz der Unverantwortlichkeit der Abgeordneten an dem, was diese reden, eine berechtigte und zutreffende Kritik, wenn sie die meist im stenographischen Reichstagsbericht verborgen bleibenden Äußerungen der Herren erfährt. Nur damit dasselbe der Fall sei, nicht um unsererseits diese Manier des Herrn Richter eines Eingehens zu würdigen, hängen wir sie durch vorstehenden Abdruck niedriger!

Recht hübsch war, was der sächsische Abgeordnete Dr. v. Frege dem Herrn Eugen Richter in Bezug auf seine obige Zusammenstellung der Ausgaben erwiderte. Er sagte: wenn Richters Ausführung aufrichtig gemeint sei, dann

> „nehmen Sie die wenigen hunderttausend Mark mehr, um die es sich vielleicht bei diesem Aviso handelt, aus dem Millionenfonds, der jetzt zur Verherrlichung des Parlaments in Berlin verbaut wird."

Diese Aufforderung war treffend, da Admiral Heusner erklärt hatte, daß die Ausrüstung des Avisos recht einfach beabsichtigt sei, weit bescheidener und einfacher als die der „Hohenzollern". Herr Richter hatte auch gesagt, die Hohenzollern genüge mit ihrer Schnelligkeit vollkommen. Nun, er muß es ja wohl wissen; wir möchten aber doch mal das Ge—rede des Herrn Richter hören, wenn der Ernstfall einträte, daß wir auf See eine Niederlage erlitten, weil das Avisoschiff mit 15 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit, das den leitenden Oberbefehlshaber trägt, den anderen Schiffen von 18 und mehr Seemeilen Fahrgeschwindigkeit nicht hatte folgen können, also der das Geschwader Leitende nicht zur Leitung zur Stelle war!

Doch, wozu einen Abgeordneten Richter sachlich widerlegen? Nicht eine einzige seiner Etatsbemängelungen bei der Marine war aufrichtig sachlich; was er an anscheinend sachlicher Kritik so zur Dekoration seiner Ausführungen angebracht, war thatsächlich so falsch, daß es geradezu spielend von den verschiedensten Seiten widerlegt wurde. Das Wasser ist ein schwankendes Element, und

daher kommt es wohl auch, daß der Marine-Etat für unsere Reichsboten, namentlich die Genossen Richters, einen sehr unsicheren Boden abgiebt.

Zum Schluß dieses Gegenstandes, bei dessen Beratung im Parlament es sich, darüber kann ein Zweifel bei Einsichtigen nicht obwalten, für Herrn Richter doch nur darum handelte, von verfassungsmäßig gedeckter Stelle aus seine Pfeile nach oben zu entsenden, wollen wir die Worte hierhersetzen, die der schon einmal erwähnte sächsische Abgeordnete zur Abfertigung des Herrn Richter sagte:

„daß die Friedensreisen unseres Kaiserlichen Herrn auf der Yacht „Hohenzollern" schon jetzt vielleicht mehr der deutschen Nation eingetragen haben, als der Herr Abgeordnete Richter sich je klar gemacht hat, daß die Reisen nach Nord und Süd und das Auftreten der Kaiserlichen Yacht in allen Meeren die Friedensbürgschaften Europas vielleicht ganz wesentlich und ausschlaggebend vermehrt haben, das ist, sollte ich doch denken, ein Gesichtspunkt, den auch wir hier im Reichstag nur unterstützen und dankbarst anerkennen sollten.

(Bravo!)

Wo die deutsche Flagge erschienen ist, hat sie sich die Herzen erobert, und der Kaiserliche Herr erst recht.

(Bravo!)

„Das hohe Haus möge den Tit. 21 (Aviso) möglichst einstimmig bewilligen. Es würde etwas anderes im deutschen Volke nicht verstanden werden!"

(Lebhaftes Bravo.)

Das „hohe Haus" hat den Titel mit überwiegender Mehrheit angenommen. Die vornehme Kampfweise der Herren von der Opposition möge ihnen aber sobald nicht vergessen werden!

Schlußwort.

Aus den Verhandlungen des Reichstages über die Marinevorlagen wird man nicht nur im Auslande, sondern ganz besonders in manchen Kreisen des Inlandes die Überzeugung gewonnen haben, daß die Kenntnis unserer maritimen Angelegenheiten im Reichstage noch sehr wenig verbreitet ist. Nur so ist es denkbar und erklärlich, daß die Kritik der Etatspositionen in ungezählten Fällen bei solchen Punkten eingesetzt hat, auf die kein Fachmann der Welt verfallen wäre, während andererseits Positionen der Verwaltungs- und anderer Titel, die recht wohl Einschränkungen ertragen hätten, glatt durchgegangen sind. Die Folge ist, daß von den als notwendig erkannten Schiffbauten wesentliche gestrichen sind, und vor lauter Debatten über vermeintliche Systemänderungen im technischen Flottenausbaue, die angeblich eine Weltmacht zur See schaffen sollten, bei welchem Gedanken selbstverständlich den echten deutschen Philister pflichtschuldigst eine Gänsehaut überlaufen muß, hat man die wirkliche Veränderung des Systems vollständig übersehen. Und trotzdem hätte gerade diese eine eingehende Beachtung und mit Dank verbundene Anerkennung finden sollen, denn noch in keiner Etatsvorlage ist mit soviel Sachkenntnis Vorsorge für die kriegsmäßige, den technischen Veränderungen der Kriegsschiffahrtskunde angepaßte Ausbildung des gesamten Marinepersonals getroffen, wie in den Vorlagen dieser Session. Und wir hoffen, daß diese Rücksichten auf das mehr Kriegsgemäße allmählich auch sich auf strategischem Gebiete und in größerem Stile Geltung verschaffen werden. — Doch dies nur nebenbei; es ist eine Bemerkung, die sich uns unwillkürlich aufdrängte.

Welch ein eigentümlicher Widerspruch liegt doch in dem Umstande, daß bei einem Volk, in dessen Mitte schon vor einem Viertel-

jahrtausend ein Fürst die hohe Bedeutung der Seeschiffahrt und ihres Schutzes durch eine vaterländische Wehr zur See mit klarem Blick erkannte, noch heute die Mehrzahl seiner Vertreter ein gewisses Grausen empfindet, wenn von „erweiterten Zielen" der Kriegsmarine gesprochen wird, nachdem seit Jahrzehnten die Handelsschiffahrt desselben Volkes die alten, enggeschnürten Bande längst zersprengt hat, die deutsche Seeschiffahrt auf dem Erdballe an dritter Stelle steht und mit Kraft und Opfermut danach ringt, sich in ihrem vollen Umfange zur Geltung zu bringen! Nicht ein einzigesmal ist dieser Gesichtspunkt vom Reichstage gebührend gewürdigt worden!

Augenscheinlich hängt dieser Umstand mit der höchst ungenügenden Vertretung unserer, Seeschiffahrt und Welthandel treibenden Kreise im Reichstage zusammen. Um so dankbarer sollte man es, statt sich in kleinlichen Nörgeleien gegen die Schaffung einer, perfider Weise als „Luxusdampfer des Kaisers" bezeichneten Yacht zu ergehen, es anerkennen, daß der jugendliche, thatkräftige, und wie sein großer Ahn Friedrich Wilhelm von Brandenburg, weitblickende Monarch nunmehr neben dem Landheere auch der Flotte des Deutschen Reiches seine besondere Fürsorge zuwendet. Nur durch die Thatkraft seiner Könige ist die Armee von Preußen-Deutschland das geworden, was sie ist, die erste Landarmee der Welt. Gerade die „Liberalen", die sich mit ihrer patriotischen Begeisterung von 1848 noch heute ganz besonders brüsten, wenn die deutsche Marine auch nur genannt wird, sollten dessen gedenken, daß all das gute, aber unklare Wollen allein nichts schafft.

Nicht das patriotische Wort, nur die patriotische That hat recht, selbst wenn sie nur mit Opfern sich vollführen läßt.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Seke, B.

Unsere Kriegsmarine und ihre deutsch-freisinnigen Gegner Eine Antwort von der deutschen Seeküste

Altenburg 1890